



LUIGI NEGRELLI INGEGNERE E IL CANALE DI SUEZ

a cura di ANDREA LEONARDI

COLLANA DI MONOGRAFIE
EDITA DALLA SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE

XLVI

Sezione
ATTI DI CONGRESSI E CONVEGNI
V

LUIGI NEGRELLI INGEGNERE E IL CANALE DI SUEZ

ATTI DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE
Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez
Primiero 15-17 settembre 1988

a cura di ANDREA LEONARDI

SOCIETÀ  DI
STUDI TARENTINI
DI SCIENZE STORICHE

**LUIGI NEGRELLI INGEGNERE
E IL CANALE DI SUEZ**

COLLANA DI MONOGRAFIE
EDITA DALLA SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE

XLVI

Sezione
ATTI DI CONGRESSI E CONVEGNI

LUIGI NEGRELLI INGEGNERE E IL CANALE DI SUEZ

ATTI DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE
Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez
Primiero 15-17 settembre 1988

a cura di ANDREA LEONARDI

SOCIETÀ  DI
STUDI TARENTINI
DI SCIENZE STORICHE

COMITATO SCIENTIFICO
DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE:
LUIGI NEGRELLI INGEGNERE E IL CANALE DI SUEZ

UMBERTO CORSINI
LUCIANO BUZZETTI
SERGIO BENVENUTI
ROBERTO CONTRO
ANDREA LEONARDI
ANGELO MOIOLI
ADAM WANDRUSZKA

Ciascun autore è responsabile del testo pubblicato.

Presentazione

La Società di Studi Trentini di Scienze Storiche è ben lieta di poter presentare agli studiosi delle varie discipline storiche e scientifico-tecniche questo volume di «Atti» del Convegno sull'opera e la figura di Luigi Negrelli, volume che per la molteplicità e ricchezza di temi interesserà certamente anche un più vasto numero di lettori.

Al Comprensorio di Primiero, ove il Negrelli nacque poco meno di due secoli or sono, va il riconoscimento ed il ringraziamento per l'iniziativa ed il supporto organizzativo e finanziario dato per la convocazione del Convegno. E non è un ringraziamento di maniera. Gli amministratori del Comprensorio hanno dato l'esempio di come sia possibile e proficuo conciliare interessi locali di varia natura con iniziative che lasciano traccia non episodica nel mondo degli studi alti e severi, valide di per se stesse e nel richiamare l'attenzione nazionale ed internazionale sui luoghi, sugli avvenimenti e sulle personalità fatti oggetto delle ricerche storiche e scientifiche.

Questa Società, editrice del volume, ha avuto la preziosa e fortunata collaborazione della Facoltà di Economia e Commercio e della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Trento alle quali – sottolineiamo espressamente – spetta il merito di tutta l'organizzazione scientifica della parte del Convegno non attinente alle tematiche storiche, parte che non poteva non essere ampia e di primo piano anch'essa trattandosi di ripensare l'opera di un ingegnere delle comunicazioni viarie e ferroviarie e marittime, con tutti i problemi connessi: geografici, tecnici, ed economici distesi su area europea ed extraeuropea.

Un grazie sincero e cordiale va dunque all'allora Preside di Facoltà di Economia e Commercio, Luciano Buzzetti, e al Preside di Facoltà di Ingegneria, Roberto Contro.

Segretario scientifico del Convegno è stato Andrea Leonardi che come membro di direzione di questa Società e professore nella Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Trento ha svolto il ruolo – ed il lavoro – principale nelle intese e nella collaborazione tra le due sedi di studi, con piena fiducia di esse. E che sia stata ben riposta l'ha dimostrato l'ottima riuscita del Convegno. Al suo impegno di organizza-

zione scientifica ha ora unito quello di curatore di questo volume di «Atti». Un grazie è poca cosa, ma la Società ai propri Soci altro non dà.

Il volume si giudica di per sé. Contiene le relazioni e le comunicazioni, i testi delle quali sono stati rivisti per la stampa, da studiosi specifici dei temi trattati, provenienti dalle Università di Venezia, Firenze, Perugia, Genova, Vienna, Trieste, Cairo, Napoli, Catania, Verona, Trento, e dalla Österreichische Nationalbibliothek di Vienna.

Nella bibliografia negrelliana questi «Atti» si collocano come il più organico complesso di studi aggiornati ed arricchenti di nuova conoscenza sulla figura e sull'opera di un uomo le cui intuizioni tecnico-scientifiche ed economiche hanno positivamente inciso sull'intera situazione dell'area euro-afro-asiatica.

La Società, infine, rivolge il suo ringraziamento a tutti gli studiosi che hanno collaborato al Convegno ed alle autorità italiane ed egiziane che sono intervenute ai lavori.

UMBERTO CORSINI
PRESIDENTE SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI
DI SCIENZE STORICHE

Introduzione

Ogni riferimento alla figura e all'opera di Luigi Negrelli finisce inevitabilmente per richiamare l'attenzione su una delle realizzazioni di maggior rilievo dell'ingegneria civile del secolo XIX: il taglio dell'Istmo di Suez. È in effetti fuori discussione che l'ideazione e la predisposizione del progetto che avrebbe portato, immediatamente dopo la morte dell'ingegnere trentino, avvenuta nel 1858, a congiungere, attraverso il canale di Suez, il Mar Mediterraneo col Mar Rosso, rappresentò il punto più elevato delle capacità tecnico-scientifiche di Negrelli, quello oltretutto che ha saputo conferirgli un'indiscussa notorietà. Va per altro richiamato che la sua opera si esplicò in larga misura nell'ideazione e progettazione di una vasta rete di infrastrutture di comunicazione, di rilevanza sicuramente meno eclatante, la cui importanza tuttavia – come del resto quella del canale di Suez – non si limitò all'Ottocento, ma risulta concretamente tangibile anche ai giorni nostri.

Quest'uomo, la cui statura scientifica e le cui doti umane raggiunsero dei livelli per molti versi eccezionali, è stato fatto oggetto di numerosi studi, che sono anche riusciti ad individuare molte delle sue indiscusse qualità, ma che spesso – specie quando risultarono ispirati da ipersensibilità nazionalistiche ¹⁾ – non sono stati in grado di cogliere uno degli aspetti più «moderni» e attuali della sua personalità: la sua apertura europea.

¹⁾ Non si vuole certo richiamare qui una letteratura – alla quale nei lavori del Convegno, cui si riferisce questo volume di «Atti», s'è fatto puntuale riferimento – che pur essendo riuscita a porre in luce non pochi elementi della personalità e della statura scientifica di Luigi Negrelli è tuttavia risultata condizionata da un'ottica talora esasperatamente nazionalista, che ha finito per presentare un'immagine offuscata, e per certi aspetti anche distorta, dell'ingegnere trentino. Si vogliono semplicemente ricordare due saggi, di diversa entità, che nella loro chiara contrapposizione evidenziano certe manie del clima culturale in cui sono stati scritti: N. NEGRELLI MOLDELBE, *Die Lüge von Suez: der Lebenskampf des deutschen Ingenieurs Alois von Negrelli*, Berlin, 1940; G. ADAMI *Per l'italianità di Luigi Negrelli*, in: «Il Trentino», a. XVI (1940), pp. 261-264.

Nonostante alcuni recenti contributi ²⁾ abbiano consentito di affrontare, con prospettive più aperte rispetto al passato, l'esame dell'opera di Luigi Negrelli, la presenza attorno alla sua figura di una letteratura marcatamente «datata», poneva il problema di rivisitare, in modo particolarmente rigoroso dal punto di vista metodologico, non solo le sue numerose iniziative ingegneristiche, ma la sua stessa personalità.

Partendo da questa prospettiva, alcuni anni or sono, il Comprensorio di Primiero, terra dove Luigi Negrelli nacque nel 1799, ha assunto l'impegno di promuovere un'operazione culturale di largo respiro, che avvalendosi di ricerche in campo storico, economico, territoriale e ingegneristico fosse in grado di produrre un nuovo apporto conoscitivo attorno alla figura e all'opera di Luigi Negrelli, che risultasse privo anche degli ultimi residui di quegli aloni retorici che ne avevano in certa misura offuscato, se non addirittura distorto, l'immagine.

Dopo un'attenta riflessione l'iniziativa è giunta a maturazione grazie all'apporto che ad essa hanno saputo fornire l'Università degli Studi di Trento e la Società di studi trentini di scienze storiche. Attorno a quest'operazione culturale d'alto livello s'è anzi verificata, per la prima volta, una stretta e proficua collaborazione tra la prestigiosa istituzione culturale trentina, che da settant'anni sta producendo – e non solo in sede locale – dei risultati particolarmente importanti nel campo della ricerca e della divulgazione storica, e l'ancor giovane Ateneo trentino, attraverso in particolare le sue Facoltà di Economia e Commercio e di Ingegneria. Ne è nato l'impegno a rivisitare la personalità e l'opera di Luigi Negrelli in un'ottica ad un tempo interdisciplinare e sovranazionale, organizzando, per la presentazione dei risultati di una ricerca condotta a più mani, con diverse competenze scientifiche, ma con un'impostazione metodologica caratterizzata da un comune rigore, un Convegno internazionale di studi.

Il Convegno s'è svolto a Primiero tra il 15 e il 17 settembre 1988 e

²⁾ Un primo intervento d'«apertura» nell'interpretazione dell'opera di Luigi Negrelli è costituito dal lavoro a più mani, pubblicato dalla Società di studi trentini di scienze storiche nel 1969, in occasione del centesimo anniversario dell'apertura del canale di Suez (G. ADAMI, Z.O. ALGARDI, U. CORSINI, V. ZIGNOLI, *Luigi Negrelli. Il canale di Suez, 1869-1969*, Trento, 1969). Altro importante lavoro, accanto a qualche saggio di minore entità, è quello promosso dal Ministero degli Affari Esteri e curato con notevole attenzione da Francesco Attilio Scaglione (MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *Luigi Negrelli e il canale di Suez nelle carte del Fondo Maria Grois Negrelli (1846-1869)*, a cura di F.A. SCAGLIONE, Roma, 1971, voll. 2).

ha visto la presenza di numerosi studiosi italiani, austriaci ed egiziani, appartenenti ad aree disciplinari diverse, ma comunque tutti accomunati dall'intento di fornire alla comunità scientifica internazionale, ma anche ai conterranei di Luigi Negrelli, una serie estremamente articolata di elementi conoscitivi, in grado di restituire l'ingegnere trentino alla sua vera dimensione di uomo e scienziato di altissima statura. Si sono così portati alla luce i risultati di indagini archivistiche e di analisi documentarie particolarmente accurate, che hanno consentito di scandagliare diversi aspetti della vita e dell'opera dell'ingegnere trentino, riuscendo ad infrangere la tradizionale riservatezza che ha sempre circondato la figura di Negrelli, fino a mettere in evidenza una personalità particolarmente ricca, dinamica e aperta all'innovazione.

È anche stato sgombrato il campo da alcune polemiche che, alcuni decenni or sono, avevano finito per sottolineare anziché l'opera di Negrelli, il clima, tipicamente ottocentesco, con i suoi limiti ed i suoi attriti, in cui essa venne ad inserirsi. S'è poi riusciti ad appurare, senza ombra di dubbi, come Luigi Negrelli riuscisse a salvaguardare la sua cultura italiana con la sua cittadinanza austriaca e la sua indiscutibile fede asburgica, finendo per emergere come uno spirito europeo ante litteram. L'ingegnere trentino dunque, attraverso i lavori del Convegno, è balzato in rilievo come un uomo che, a pieno titolo, può essere considerato cittadino dei nostri giorni.

Le vicende della sua vita, i suoi studi, la sua Weltanschauung lo avevano portato – in un momento in cui si tendevano ad evidenziare più che i motivi di collaborazione, quelli di divisione tra le genti di diversa lingua e cultura – a cercare un modo concreto per unire i diversi popoli non solo dell'Austria plurinazionale, ma dell'Europa.

Il mondo dei suoi giorni gli appariva diviso, frammentato, incapace di dar vita a relazioni economiche e culturali di rilievo, che lui riteneva indispensabili per la maturazione dei popoli. Egli dunque mise le sue conoscenze scientifiche e le sue capacità tecnologiche al servizio di un'idea fortemente innovativa, quella di consentire, attraverso l'apertura di nuove strade, la creazione delle ferrovie, e l'approntamento di canali navigabili, una riduzione delle distanze tra le genti, al fine di garantire migliori rapporti economici, ma ad un tempo anche una più vasta circolazione di idee.

Il suo lavoro di ingegnere si allargò dai cantoni svizzeri alle diverse regioni della Cisleithania – dove rivestì responsabilità di spicco tanto nella Nordbahn, la società che gestiva le ferrovie austro-boeme, quanto

soprattutto come *General-Inspektor der österreichischen Eisenbahnen* ³⁾ – fino alle regioni dell'Italia settentrionale. Egli svolse un lavoro fondamentale nell'attuazione della rete ferroviaria di tutta l'Europa centrale; seppe offrire un contributo straordinario all'applicazione di una tecnologia, che in quel momento stava rivoluzionando i trasporti.

La sua opera – come è emerso dalle ricerche, i cui risultati sono stati presentati al Convegno – non si limitò tuttavia a fornire una serie di supporti tecnici di alto livello ai numerosi progetti ferroviari, o a quelli stradali, in cui si trovò impegnato, essa andò oltre i contenuti squisitamente ingegneristici, manifestandosi in una spiccata curiosità per il contesto nel quale i suoi progetti, e nello specifico quelli ferroviari, venivano ad inserirsi. Tale curiosità, vissuta in modo pragmatico, portò Negrelli a studiare anche gli aspetti economici ed organizzativi di numerose tra le opere in cui ebbe una diretta responsabilità, nella convinzione che da essi dipendesse in larga misura l'effettiva utilità, nonché l'importanza delle opere stesse.

Negrelli seppe poi essere allo stesso tempo professionista di valore e funzionario integerrimo, attento ad operare coerentemente secondo una lucida distinzione tra interessi pubblici ed interessi privati. Risultava in effetti animato da una Weltanschauung che, partendo da un'ispirazione ai valori di fondo del cristianesimo, seppe arricchirsi dell'ampio bagaglio che il dibattito scientifico del suo tempo era in grado di offrirgli. Sorretto da tale concezione riuscì a immedesimarsi nei meccanismi di progresso che la società in cui viveva stava elaborando, giungendo ad offrire il proprio contributo di scienziato per il progresso dei popoli, dapprima dell'Europa e poi con orizzonti ancora più vasti.

In tale contesto l'opera ingegneristica di Negrelli maggiormente conosciuta, quella cioè costituita dall'ideazione e dalla progettazione del Canale di Suez – che il Convegno ha voluto scandagliare attraverso una serie articolata di ricerche, condotte da diversi versanti disciplinari, come quello storico, geografico, economico e ingegneristico – può essere considerata semplicemente come il sigillo di una maturità acquisita durante un'attività ingegneristica pluridecennale svolta in diverse aree europee. Le sue iniziative dunque, portate a compimento nei vari settori dell'ingegneria civile, dalla progettazione di strade e ponti in Svizzera, alla realizzazione di importanti tronchi ferroviari nella Monarchia

³⁾ Cfr: Alois Negrelli Ritter von Moldelbe: *general-Inspektor der österreichischen Eisenbahnen*, Wien, 1914.

asburgica e nell'allora Regno Lombardo Veneto, fino alla progettazione del taglio dell'Istmo di Suez, risultavano accomunate dalla presenza, accanto a contenuti tecnici di ragguardevole livello, di una dimensione del tutto particolare dell'ingegneria, che denotava lo spessore culturale e morale di Luigi Negrelli.

Nelle opere ingegneristiche Negrelli individuava un mezzo attraverso cui gli uomini del suo tempo avrebbero potuto essere posti in grado di promuovere il superamento delle barriere frapposte tra i popoli da diverse impostazioni culturali, economiche e politiche. Esse dunque dovevano assolvere una funzione fondamentalmente transnazionale, che nel clima odierno si può facilmente leggere come europea. Egli poi seppe rendere credibile tale concezione, maturata affinando una convinzione che era andato rafforzando con gli anni, grazie anche ai contatti con realtà diverse, che avevano caratterizzato gran parte della sua vita, attraverso una perizia ed una rettitudine, che riuscirono a guadagnargli l'apprezzamento di ambienti politici ed economici, spesso anche ideologicamente distanti, come erano quelli elvetici, quelli dell'impero asburgico, ma anche quelli francesi ed egiziani.

Tutte queste considerazioni e numerose altre, articolate in maniera estremamente puntuale e presentate in modo particolarmente convincente, con il supporto di una vasta documentazione, spesso di prima mano e di provenienza internazionale, sono state fornite durante i lavori del Convegno. La partecipazione a tali lavori di studiosi che – come s'è già accennato – praticano discipline scientifiche anche molto distanti tra loro, ha contribuito ad arricchire e vivacizzare l'apporto conoscitivo su Luigi Negrelli e sulla sua opera, consentendo di inquadrare i temi trattati con ottiche diverse, tutte comunque di spiccato interesse.

Il Convegno s'è articolato lungo tre sessioni, in cui sono state presentate diverse relazioni, accompagnate da un dibattito partecipato e di buona levatura scientifica, cui ha fatto seguito una tavola rotonda conclusiva. Nella redazione dei presenti «Atti» s'è voluta rispettare l'impostazione del Convegno, per cui a seguito dei discorsi introduttivi, vengono riportate le diverse relazioni – rielaborate ed arricchite dai vari studiosi che hanno partecipato ai lavori di Primiero – in quattro parti distinte, quelle appunto coincidenti con le tre sessioni e con la tavola rotonda finale.

La seduta inaugurale del Convegno è stata dedicata al tema: *Primiero, il Trentino e Luigi Negrelli*, e tale è dunque il tema di fondo della prima parte di questi «Atti». La relazione d'apertura è stata tenuta da Umberto Corsini, sul tema: *Primiero e il Trentino tra Settecento e*

Ottocento. Essa pur essendo ripresentata in questo volume con il medesimo titolo, appare arricchita di annotazioni e considerazioni particolarmente importanti al fine di comprendere le caratteristiche di fondo della società dove Negrelli è nato e s'è formato. Ne emerge un quadro culturale e sociale dell'ambiente tutt'altro che statico, tale da poter offrire delle concrete opportunità per evidenziarsi a delle personalità emergenti come quella di Negrelli. Alla prima relazione ha fatto seguito quella di Zara Olivia Algardi, sul tema: *La figura di Luigi Negrelli uomo e scienziato*. In questo intervento – qui riportato col medesimo titolo – l'autrice, mettendo a frutto l'ampio bagaglio di conoscenze che ha potuto raccogliere attorno all'ingegnere trentino e che ha trasfuso anche in un volume presentato durante il Convegno ⁴⁾, ha saputo tracciare un quadro biografico di Negrelli sicuramente ricco e appassionato. L'ultima relazione della seduta inaugurale è stata quella di István Németh. Tale relazione dal titolo: *Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis*, appare in questi «Atti» anche in una relazione italiana con un titolo – espressamente dettato dall'autore –, che non fa riferimento specifico al «testamento spirituale», ma parla in termini più generali di: *Documenti e progetti di Luigi Negrelli negli Archivi di Vienna*. L'autore vi espone i risultati di una sua puntuale indagine archivistica, che ha rilevato non solo una consistente mole di documenti relativi all'ingegnere di Primiero presso diverse sedi archivistiche viennesi, ma contemporaneamente anche il loro quasi completo inutilizzo da parte degli studiosi.

In margine alla prima sessione di lavoro ha trovato spazio un'interessante iniziativa: la presentazione, da parte dello storico dell'Università di Firenze Luigi Lotti, del volume di Z.O. ALGARDI, *Luigi Negrelli, l'Europa, il canale di Suez*, uscito in concomitanza con i lavori del Convegno di Primiero, nella collana storica dell'Editore Le Monnier di Firenze. Nella sua presentazione il Prof. Lotti ha innanzitutto evidenziato l'impegno con cui l'opera è stata elaborata, mettendo in luce come gli scopi cui mirava l'autrice fossero per un verso quello di tracciare un nuovo quadro biografico dell'ingegnere di Primiero e per altro verso quello più impegnativo di dirimere il problema del contributo di Negrelli alla progettazione del canale di Suez, mettendo a fuoco il suo ruolo trainante in quest'impresa, come in tutta un'altra serie di iniziative ingegneristiche. Il relatore, dopo aver presentato i traguardi conseguiti

⁴⁾ Cfr: Z.O. ALGARDI, *Luigi Negrelli, l'Europa, il Canale di Suez*, Firenze, 1988.

in entrambe le direttrici, prendendo lo spunto da alcuni elementi emergenti nel volume, ha voluto illustrare lo straordinario contributo offerto da Luigi Negrelli al rinnovamento delle infrastrutture di comunicazione mitteleuropee, soprattutto in campo ferroviario, soffermandosi in particolare sul suo ruolo di scienziato impegnato nel modernizzare la società europea del secolo scorso, in grado di offrire un tangibile contributo alla modificazione dei rapporti tra gli Stati, avendo di mira un progressivo annullamento delle divisioni e dei confini.

La seconda sessione del Convegno, che s'è articolata in due diverse sedute di lavoro, trova qui spazio nella parte del volume dedicata al tema: *Il canale di Suez: dai progetti alla realizzazione*. In quest'ambito il Convegno e le relazioni presentate in questo volume, pur senza mai distogliere l'attenzione dall'opera di Luigi Negrelli, hanno tuttavia posto al centro degli interessi l'opera più matura e più rilevante dell'ingegnere trentino: Il canale di Suez. Il canale è infatti stato oggetto, come si può puntualmente verificare nelle relazioni presentate dai numerosi e qualificati studiosi intervenuti su questo tema, di una serie di indagini condotte da angolature diverse. Esse hanno consentito di individuare il suo ruolo tanto attraverso diverse chiavi di lettura storiche, quanto dal punto di vista geografico, da quello commerciale e da quello finanziario, prestando una particolare attenzione alle strette interconnessioni tra il canale e il Paese dove si colloca: l'Egitto.

Ad avviare le analisi sul canale di Suez è stata una relazione di Salvatore Bono, qui presentata col titolo: *I precedenti storici del canale: idee e progetti dal secolo XVI al secolo XIX*. In essa emerge la costante attenzione prestata fin dall'avvio dell'età moderna al problema del collegamento tra il Mediterraneo e il Mar Rosso, nonché i tentativi fatti per metterlo in atto. La seconda relazione, di Ilaria Luzzana Caraci, è stata invece di tipo geografico: essa appare qui con lo stesso titolo con cui è stata prodotta al Convegno: *La via delle Indie e il canale di Suez*. La relazione ripercorre alcuni momenti nodali della storia delle scoperte geografiche ed individua l'importanza dei traffici tra l'Europa e l'estremo oriente e conseguentemente quella del canale di Suez. Seguono poi due relazioni che mettono in rilievo l'atteggiamento assunto negli ambienti politico-diplomatici e in quelli finanziario-commerciali della Monarchia asburgica di fronte ai progetti di Luigi Negrelli per la realizzazione del canale. Si tratta della relazione di Adam Wandruszka, dal titolo: *Die Habsburgermonarchie und das Projekt des Suezkanals*, qui presentata anche in una redazione italiana, dal titolo, *La Monarchia asburgica di fronte al progetto del canale di Suez*, che esamina come a

Vienna si sia assunto un atteggiamento per molti versi contraddittorio nei confronti della realizzazione del canale, rilevando le ragioni soprattutto di carattere diplomatico di tali scelte. La relazione invece di Giulio Cervani, presentata col titolo: *Gli ambienti economici triestini e il canale di Suez*, e qui proposta, dopo essere stata rielaborata ed arricchita dall'autore col titolo: *Gli ambienti economici triestini, Pasquale Revoltella ed il progetto della realizzazione del canale di Suez*, ferma l'attenzione sul ruolo svolto dall'importante centro portuale e finanziario dell'alto Adriatico nell'incoraggiare l'iniziativa del taglio dell'Istmo di Suez.

L'esame del canale di Suez s'è poi portato nel contesto di un'angolatura geografico-economica, con la relazione di Luciano Buzzetti, dal titolo: *Le direttrici dei traffici marittimi prima e dopo l'apertura del canale di Suez* qui riportata col titolo: *Il canale di Suez e le nuove direttrici di traffico*. In essa viene valutato l'impatto prodotto dall'apertura del canale sui traffici dell'Europa mediterranea con l'Oriente, nonché sui condizionamenti che tali traffici hanno subito. Con le relazioni poi di Soliman Huzayyin e Vincenzo Strika si puntualizza il ruolo del canale per le aree più direttamente interessate dalla sua apertura. La relazione di Huzayyin, presentata col titolo: *Egypt and the Suez Canal* e riportata in questi «Atti» anche in lingua italiana, col titolo: *Il canale di Suez e l'Egitto*, oltre a ripercorrere i tentativi di parte egiziana per collegare il Mediterraneo al Mar Rosso, iniziati ancora nel periodo dei faraoni, valuta con particolare attenzione gli studi e i progetti di Negrelli che hanno condotto tra il 1859 e il 1869 alla realizzazione del canale. La relazione di Strika invece, dal titolo: *Le ripercussioni dell'apertura del canale di Suez sul vicino Oriente*, qui riprodotta, dopo essere stata rielaborata e arricchita dall'autore, presenta i riflessi determinati dall'apertura del canale soprattutto sul mondo arabo del medio Oriente. L'attenzione dedicata al canale di Suez si conclude con la relazione di Giuseppe Lo Giudice, che, presentata col titolo: *Riflessi economici del taglio dell'Istmo di Suez*, trova in questi «Atti» un titolo più puntuale: *I riflessi economici del taglio dell'Istmo di Suez sui traffici marittimi triestini*, finendo per focalizzare in particolare i riflessi economici avuti dall'apertura del canale sul grande emporio portuale della Monarchia asburgica.

La terza sessione del Convegno e la parte corrispondente di questi «Atti», dal titolo: *I progetti ferroviari di Luigi Negrelli*, è stata dedicata alla pluridecennale attività ingegneristica che il tecnico trentino ha dedicato alla progettazione e realizzazione delle «strade ferrate». Questa

parte della sua opera è forse la meno conosciuta, ma non per questo – come si è già accennato precedentemente – si presenta irrilevante ai fini di una comprensione della personalità scientifica ed umana del Negrelli. Anzi per molti versi proprio questo spaccato della sua attività è quello che oggi può offrire una serie di stimoli particolarmente interessanti nell'ambito dell'ingegneria civile. La prima relazione presentata in questa sessione di studi del Convegno è stata quella di Roberto Contro, riproposta in questo volume col titolo originale: *I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario*. In essa l'autore riesce ad individuare nella personalità di Negrelli alcuni aspetti di particolare rilevanza non solo scientifica, ma anche umana, che lo fanno emergere come un tecnico-economista delle ferrovie, dotato di una capacità operativa di non comune livello. È poi seguita e trova qui spazio a seguito della relazione Contro, la relazione di Giacomo Borruso dal titolo: *L'importanza economica delle linee ferroviarie progettate da Negrelli nel processo di sviluppo del trasporto su rotaia in Europa nel XIX secolo*. Si tratta di un intervento estremamente articolato in cui, con l'ottica dell'economia dei trasporti, è evidenziata la portata economica delle linee ferroviarie in cui Negrelli si trovò impegnato, tanto come progettista, quanto come responsabile dei lavori. La relazione di chiusura di questa sessione del Convegno è stata quella di Giuseppe Rizzo, dal titolo: *Le linee ferroviarie del Regno Lombardo Veneto*, che l'autore ha rielaborato e presentato per gli «Atti» col titolo: *Luigi Negrelli e le ferrovie nel Lombardo Veneto*. In questo intervento s'è messo in luce il ruolo di grande prestigio esercitato dall'ingegnere trentino, in una terra italiana, nella realizzazione di alcune linee ferroviarie di notevole rilievo.

Come si può verificare da questo volume di «Atti», nelle prime tre sessioni del Convegno, la parte del protagonista è stata assunta, in misura prevalente, dai diversi tipi di analisi storica, cui è stata sottoposta la vita e l'opera di Negrelli. Con l'ultima seduta di lavoro e conseguentemente nella parte quarta di questo volume di «Atti», che riporta anche i discorsi conclusivi, s'è voluto dar spazio ad una tavola rotonda. Oggetto della tavola rotonda era il tema: *Il canale di Suez da Negrelli a oggi*, essa in effetti è stata introdotta da due importanti relazioni, quella di Giovanni Ridolfi, dal titolo *Nuovo profilo funzionale nei traffici del canale di Suez* e quella del responsabile governativo del canale, il presidente della Suez Canal Authority, Ezzat Adel. Se Ridolfi ha centrato fondamentalmente la propria attenzione, come risulta dal testo qui di seguito pubblicato, prevalentemente sulla funzionalità odierna del canale, il presidente Adel, la cui relazione è prodotta in questi «Atti» anche

in traduzione italiana, ha invece presentato, dapprima una retrospettiva storica – volta a porre in luce la versione egiziana sulla nascita, i primi decenni di vita e la successiva nazionalizzazione del canale – quindi l'attuale livello di operatività del canale dopo il ripristino, che ha fatto seguito alla sua forzata inattività durante la guerra arabo-israeliana.

Ai due interventi, come ad ogni sessione di lavoro precedente, è seguito un dibattito ricco ed articolato, che ha reso indubbiamente più dinamico lo svolgimento di questa come delle altre varie sedute di studio.

Con la redazione del presente volume di *«Atti»*, in cui, per motivi di spazio, non si sono potuti trascrivere gli interventi di tutti coloro che hanno partecipato al dibattito durante le diverse sessioni del Convegno, non può tuttavia considerarsi esaurita quell'iniziativa culturale iniziata alcuni anni or sono dal Comprensorio di Primiero. Se è vero che il Comprensorio ha ufficialmente annunciato l'intenzione di istituire un premio internazionale in nome dell'ingegner Negrelli, con la finalità di offrire alla comunità scientifica e tecnologica internazionale un'occasione per verificare le capacità progettuali odierne dell'ingegneria civile, dai lavori del Convegno è emersa anche un'altra duplice aspettativa, che non può certo essere lasciata senza risposta. La prima è quella dettata dall'opportunità di raccogliere tutto il ricchissimo materiale documentario relativo a Luigi Negrelli e custodito in particolare – come ha rilevato il dirigente della Handschriftensammlung della Österreichische Nationalbibliothek di Vienna, Németh – presso le sedi archivistiche viennesi, riportandolo, almeno in copia, in un centro archivistico di Primiero, che dovrebbe divenire sede privilegiata per il proseguimento degli studi su questo suo illustre cittadino. La seconda è quella volta a favorire la creazione in Egitto – come ha espressamente annunciato il presidente della Suez Canal Authority, Ezzat Adel – di un Museo dedicato al canale di Suez, in cui trovi uno spazio adeguato la figura e soprattutto l'opera di Luigi Negrelli.

L'attivazione di queste iniziative, ed in particolar modo dalla prima, costituirà una sorta di proseguimento ideale dei lavori iniziati in preparazione del Convegno, e dimostratisi durante la realizzazione dello stesso così ricchi di stimoli culturali e scientifici. L'auspicio è che la strada aperta con il Convegno possa essere percorsa con convinzione negli anni venturi, che l'abbondante materiale archivistico ancora da esplorare possa essere accuratamente studiato, che la figura di Negrelli possa emergere a tutto tondo nel suo ruolo di uomo e scienziato di grande levatura.

In conclusione vanno ricordate, per esprimere loro un plauso e un convinto ringraziamento, quelle persone che con la loro disponibilità e il loro apporto costruttivo hanno reso possibile la realizzazione del Convegno e la pubblicazione del presente volume di *«Atti»*, nell'auspicio che dalla loro dedizione possa essere favorito anche il prosieguo delle iniziative culturali centrate su Negrelli. Un grazie dunque al Presidente del Comprensorio di Primiero Marino Simoni, responsabile organizzativo dell'iniziativa, al Presidente della Società di studi trentini di scienze storiche Umberto Corsini, all'allora preside della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Trento Luciano Buzzetti e al Preside della Facoltà di Ingegneria dello stesso Ateneo Roberto Contro, che hanno assunto su di sé gran parte della responsabilità scientifica dei lavori; un grazie infine alla Società di studi trentini di scienze storiche che ha reso possibile la pubblicazione di questo volume di *«Atti»*.

ANDREA LEONARDI

Trento, febbraio 1990.

DISCORSI D'APERTURA *)

*) Tutti i discorsi sono stati trascritti da nastro.

*Apertura dei lavori da parte del presidente della prima seduta
prof. Bruno Caizzi*

Sono molto sensibile all'invito che mi è stato fatto: io non ho altri titoli che di essere qui venuto da un piccolo cantone subalpino, che ha egli stesso problemi di questa montagna. Noi abbiamo costituito un centro di studi sulla civiltà alpina, abbracciamo nelle nostre indagini tutto l'arco alpino, abbiamo appena fatto un convegno sulle migrazioni stagionali alpine; continueremo in quelli studi e abbiamo la speranza di tenere contatti più vivi con il Trentino che è tanto simile a quel paese. Grazie.

Cominciamo subito con l'introduzione ai lavori ad opera dell'Assessore alle Attività culturali della Provincia Autonoma di Trento dott. Tarcisio Andreolli.

Introduzione dell'Assessore dott. Tarcisio Andreolli

Signori sindaci, delegazioni estere, autorità, signori e signore sono onorato e lieto di essere qui in rappresentanza del governo della Provincia Autonoma di Trento, la massima espressione autonomistica locale, per porgere il saluto cordiale a tutti gli illustri ospiti e alla comunità di Primiero, che oggi, dopo lunga attesa, finalmente vede questo giorno inaugurale. Vogliamo con questa iniziativa onorare uno dei grandi uomini di questa terra, perché tale era Luigi Negrelli, che ha trovato modo d'esprimersi sia all'interno del vasto impero asburgico, ma anche fuori di questi confini, per la realizzazione della sua professionalità, del suo intuito, della sua capacità di saper interpretare il mondo del suo tempo. Ed allora oggi per noi questo vuol dire muoversi in due direzioni, utilizzare l'esperienza del passato e questa singolare avventura di un uomo schivo, ma straordinario, non solo per ricordarne la figura, ma per capire come gli uomini di quel tempo sapevano affrontare i problemi di quel tempo e di riflesso trovare, all'interno di noi stessi, prima che

fuori di noi, strumenti capaci di saper interpretare il tempo presente e gestire questa nostra comunità, in modo che la vita qui nel Primiero come nel Trentino, sia una vita degna di essere vissuta, in queste montagne aspre, ma così splendide. La Giunta provinciale guarda con attenzione a questo convegno, guarda anche con attenzione a questo respiro internazionale che esso ha acquisito, perché non vi è dubbio che la piccola nostra storia, come la storia d'Italia non può vivere in un contesto ristretto, ma deve avere la capacità e l'intelligenza politica di vedere questo nostro contesto storico istituzionale inserito nel più vasto contesto dell'area europea e anche in quella mediterranea. È l'augurio che rivolgo in primis al Presidente del Comprensorio – che ringrazio vivamente per questa iniziativa – insieme a tutti i sindaci, che da questo convegno al di là e al di sopra degli aspetti tecnico-scientifici, pur fondamentali e importanti per capire la figura dell'uomo e il contesto del suo tempo, possiate trarre indicazioni utili per il vostro lavoro politico, che è il lavoro di interpretare la storia e la vita di questa comunità, perché essa possa crescere tra queste montagne con orgoglio, sicurezza e prosperità. Grazie.

*Discorso inaugurale del Presidente del Comprensorio di Primiero
dott. Marino Simoni*

Signor Presidente, autorità, convegnisti, cortesi ospiti, signore e signori, onorata e riconoscente dell'alto patrocinio del Presidente della Repubblica la comunità tutta di Primiero si ritrova oggi qui con voi per aprire questo convegno internazionale che vede al centro del dibattito un suo illustre conterraneo l'ing. Luigi Negrelli. Ritengo doveroso primariamente estendere a tutti i convenuti il mio personale saluto, quello dell'amministrazione comprensoriale e quello dei colleghi sindaci degli otto comuni del Comprensorio che questa mattina sono qui con noi. Nel promuovere questa iniziativa il Comprensorio di Primiero, pur conscio dei propri limiti logistici e organizzativi, ha voluto riprendere un filone storico che lo ha visto, in una certa epoca, al centro di un notevole interesse per vari motivi, che sicuramente a voi studiosi sono noti. Forse questo però non è altrettanto noto alla nostra comunità, che deve oggi recuperare la propria memoria storica e la propria identità, per proseguire su quella strada dello sviluppo, che tutti stiamo, a vari livelli, perseguendo. Negrelli può essere uno di questi momenti di identità e sicuramente il più significativo. Recuperare oggi, attraverso un'at-

tenta verifica, il significato dell'opera di un uomo di chiara cultura e matrice europea, riassume per noi ideatori del convegno il concetto del nostro impostare la volontà di crescita, il nostro voler essere reinseriti in un circuito culturale di più vaste dimensioni, volendo tra il resto coniugare, in felice simbiosi, turismo e cultura. Le autorevoli presenze scientifiche al convegno ci confortano che questo disegno, che questo primo passo, possa trovare compimento. È doveroso esprimere qui l'apprezzamento per l'autorevole intervento della delegazione egiziana ed austriaca, non per dimenticare che oggi sono convenuti qui a Primiero i più autorevoli esponenti nel capo della ricerca storica, geografica ed ingegneristica del mondo scientifico dell'Università Italiana ed estera. È altrettanto doveroso ringraziare chi ha condiviso la nostra iniziativa, in particolare l'assessore alle attività culturali della Provincia Autonoma di Trento, il dott. Tarcisio Andreolli, la regione Trentino Alto Adige, la Cassa Centrale delle Casse Rurali, che, con la loro sempre sollecita presenza, hanno permesso di concretizzare il nostro obiettivo. Ma cosa sarebbe stato il nostro sforzo senza il meraviglioso contributo operativo del comitato scientifico ed in particolare del suo segretario professor Leonardi Andrea, senza il contributo tecnico dell'Università di Trento e della Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. Il patrocinio poi dell'Ordine degli ingegneri ci ha fatto ipotizzare un'ulteriore iniziativa, un ulteriore momento di presenza e di crescita. Stiamo pensando e lavorando per istituire, attraverso una più vasta compartecipazione, un premio ingegneristico a carattere europeo o magari mondiale, a scadenza biennale o triennale, intitolato a Luigi Negrelli; premio che veda Primiero ed il suo illustre concittadino al centro di un significativo momento ora assente sullo scenario delle varie proposte che a vari livelli coinvolgono gli altri mondi della scienza e della cultura. È un sogno ambizioso sicuramente, ma nel quale crediamo e in cui crediamo ancora di più se proprio dai lavori di questi giorni sapranno uscire ulteriori stimoli e valutazioni positive, che sorreggano questi nostri intenti. È altrettanto auspicabile poi che dal medesimo confronto e dibattito escano ulteriori e più concrete possibilità di scambi culturali e di rapporti, sia personali che istituzionali, tesi a completare le conoscenze dell'oggi, ma tesi primariamente a costruire quella mentalità di unità e di fratellanza che raggiunga, attraverso l'Europa unita prima, ma attraverso un generale superamento delle barriere etniche e politiche, il fine di un mondo di pace, sicura premessa per un più equilibrato sviluppo di tutti i popoli. Permettetemi prima di dare inizio ufficiale al convegno di portare il saluto di chi non ha potuto essere presente in

questo momento, essendo impedito per altri motivi. Devo iniziare sicuramente, per l'alta onorificenza che ci è stata riconosciuta, con il messaggio augurale del Presidente della Repubblica, che attraverso il Presidente della Giunta Provinciale ha voluto estendere il suo alto patrocinio a questa manifestazione. Il Senatore Giovanni Spadolini, Presidente del Senato, con questo telegramma interviene dicendo che è «impossibilitato ad intervenire come avrei voluto, causa concomitanti impegni connessi alla mia carica, ringrazio per cortese invito e desidero far giungere mia personale adesione a manifestazione, che onora figura importante di illustre ingegnere Luigi Negrelli, a presenti ed intervenuti tutti giunga il mio augurale pensiero, Giovanni Spadolini». Il Ministero degli affari esteri ci ha inviato il seguente telegramma: «Sono molto grato dell'invito così cortesemente esteso al convegno internazionale su Luigi Negrelli, con vivo rammarico vedo che i miei impegni non mi consentono una seppur breve visita a Primiero, per rendere doveroso omaggio in occasione della qualificata manifestazione al brillante ingegnere, che per primo verificò le concrete possibilità di realizzazione di un collegamento marittimo diretto tra mare Mediterraneo ed Oceano Indiano. Siamo oggi testimoni delle conseguenze innumerevoli e positive degli studi di Negrelli, in ampie sfere di rapporti internazionali, nel pregarla di trasmettere a tutti i partecipanti i miei sinceri auguri di buon lavoro, invio i miei migliori saluti, Giulio Andreotti». Attraverso la Professoressa Algardi il vicepresidente del Senato Paolo Emilio Taviani ci telegrafa: «ricevo suo gentile biglietto figura di Negrelli est a me ben nota ed interessami moltissimo, purtroppo dal 15 al 23 settembre sono in Canada e Stati Uniti, per celebrazioni colombiane devo quindi forzatamente limitarmi ad inviare mia fervida adesione et mille auguri pieno successo convegno di Primiero con memore cordialità et amicizia». Il Presidente della Commissione esteri della Camera ci telegrafa: «Impedito partecipare dagli impegni internazionali, desidero dirle la mia profonda soddisfazione per questo convegno organizzato su nostro glorioso Trentino, la cui fama va ben oltre i confini dell'Italia ed io la trovo nelle mie visite in Europa Centrale ed in Africa, la prego tenermi informato dei risultati culturali e storici del convegno, Flaminio Piccoli Presidente della Commissione Esteri della Camera». «Invia adesioni ed auguri, con cordiale saluto il senatore di Rovereto Glicerio Vettori». «Il dottor Gianni Bazzanella presidente della Regione Trentino Alto Adige è grato e lieto di concedere il patrocinio della regione per il convegno internazionale ed augura fin d'ora la migliore riuscita della valida iniziativa». Sono inoltre giunte adesioni da parte del Presidente della Camera

l'on. Nilde Iotti, da parte del Presidente della Regione Piemonte, da parte di vari rettori di università italiane e attraverso l'interessamento della professoressa Zara Olivia Algardi è giunta anche l'adesione del Presidente della Fiat, Gianni Agnelli.

Volevo poi aggiungere, in doveroso omaggio a Negrelli, il caloroso saluto della Comunità di Primiero, e penso di tutti i convenzionisti, ai parenti dello stesso Negrelli, che hanno voluto essere qui con noi oggi, ad onorare il loro illustre antenato, oltre che la terra che gli ha dato i natali.

Mi giunge infine notizia dell'adesione dell'ambasciatore Giovanni Migliuolo, già ambasciatore italiano in Egitto e richiamato all'ONU per un nuovo incarico. Voglio quindi ringraziare ufficialmente i rappresentanti del Governo egiziano qui presenti: Il Presidente dell'Ente del Canale di Suez, ingegner M. Ezzat Adel ed il professor Soliman Uzaim dell'Università del Cairo.

Saluto del prof. Umberto Corsini, Presidente della Società di Studi Trentini di Scienze Storiche

Signor Presidente, signore e signori, la Società di Studi Trentini di Scienze Storiche che ho l'onore di presiedere e che qui è rappresentata anche dal suo Vice Presidente e da altri membri della direzione, è veramente lieta e grata a tutte le autorità politiche ed amministrative, all'Università di Trento e alla Facoltà di Economia e Commercio in specie, grata e lieta che dei progetti che incubavano da molti anni qui nel Comune e nel Comprensorio di Primiero, si siano potuti realizzare in un modo tanto efficace, tanto vasto e tanto incisivo con questo congresso internazionale, che vede raccolte forze di studiosi, non soltanto nel campo della storia generale e comune, ma in quello più specifico sul tema dell'ingegneristica, dell'economia, delle scienze e della tecnica. La Società di Studi Trentini di Scienze Storiche ha dato il suo contributo e altrettanto più valido è stato dato dalla Facoltà di Economia e Commercio, senza la quale, io lo dico con estrema precisione, alla Società di Studi Trentini di Scienze Storiche, che si muove in un ambito degli studi storici specifici, non sarebbe stato consentito, o possibile riunire in questa sala studiosi di altre discipline e di altre scienze. È stata già ricordata l'opera preziosa del segretario del comitato scientifico, che rappresenta un poco la sintesi tra la Società, perché è membro della sua direzione e tra la Facoltà di Economia e Commercio perché in

quella Facoltà insegna il Professor Leonardi. Signore e signori io vedo, per finire, in questo congresso realizzarsi sul piano della cultura, che per sua essenza e per sua natura è internazionale, realizzarsi contemporaneamente i risultati delle ricerche scientifiche, ma anche quello che è un nuovo spirito, oggi sempre più sentito e sempre più provato, di intese europee, quello spirito che ha presieduto sicuramente l'animo e il pensiero di Luigi Negrelli.

Se mi si consente tra le adesioni al congresso credo di dover aggiungere quella che mi è doverosamente pervenuta dall'Università di Venezia, e da parte del Presidente ing. Ghetti, dell'Istituto di Scienze lettere ed arti venete di Venezia, il glorioso istituto rinato nel 1830. L'ing. Ghetti desidera che il suo istituto sia qui ricordato e si duole di non poter essere personalmente presente per motivi anche di salute.

*Saluto del prof. Luciano Buzzetti, Preside della Facoltà di
Economia e Commercio dell'Università di Trento*

Molto brevemente vorrei portare a tutti i presenti il saluto della mia Facoltà e dell'Università di Trento e in particolare il saluto del suo rettore prof. Fabio Ferrari, il quale si scusa di non poter essere presente, perché impegnato in prima persona nelle celebrazioni del nono centenario di vita dell'Università di Bologna, che lo hanno costretto ad accettare alcuni impegni, che molto difficilmente gli consentiranno di essere presente almeno in una giornata di questa riunione. Come Facoltà, naturalmente esprimo i più vivi ringraziamenti a tutti coloro che hanno consentito la realizzazione di questo incontro, a tutti coloro che si sono dati da fare per consentirci, come organizzatori e come responsabili del comitato scientifico, di dare a questo incontro l'impronta che sicuramente avrà, consentirci cioè di fare il punto sulla figura di questo personaggio così emblematico della realtà alpina, come è stato accennato dal nostro presidente di seduta e naturalmente emblematico della realtà trentina. In effetti la figura di Negrelli ci aiuta molto come Università nell'impostare il nostro lavoro di universitari cioè di preparatori, di tecnici, i quali acquisiscono la conoscenza, all'Università, amalgamano con la cultura locale quello che è stato fatto da Negrelli e poi andranno per il mondo a rappresentare il prodotto di questo loro mondo, di questo loro ambiente. Ecco anche la nostra Università, in un certo senso, si trova in questa posizione, quella di produrre persone, le quali possano essere poi in grado di consentire, ai trentini in particola-

re, di dire al mondo, di dire all'Europa, di dire all'Italia, quello che è il risultato della propria cultura, della propria posizione di pensiero e così via. Rinnovo naturalmente il ringraziamento in particolare alla Comunità di Primiero e al suo presidente, che ci ha molto sostenuto e naturalmente il saluto e il ringraziamento a tutti coloro – iniziando dalla Provincia Autonoma di Trento – che ci hanno consentito di organizzare questo convegno, che siamo sicuri potrà rappresentare una tappa molto importante nel miglior riconoscimento della figura di questo rappresentante del Trentino.

Saluto del prof. Roberto Bernardi a nome della Società geografica italiana

Mentre saluto e ringrazio il presidente e gli organizzatori di questo convegno, in particolare la comunità di Primiero, desidero portare i saluti della Società geografica italiana di Roma, del suo presidente del Consiglio tutto. Credo che questi convegni siano estremamente utili e la Società geografica è particolarmente sensibile a questi tipi di studi, che fanno a mio avviso, da controaltare ad altri studi della geografia, oggi forse esasperatamente moderni. Non si può dimenticare una tradizione che nella Società geografica è da sempre presente: per esempio è stato visto con estremo interesse il convegno di Parma di alcuni mesi fa su Bottego. Un piccolo rammarico, ed è quello che questi convegni si sovrappongono molte volte ad altri. Forse i geografi sono un po' dei tuttologi, oggi, hanno molti interessi in molti campi, ma non vorremmo trascurare questi, non vorremmo trascurare lo studio della vita di uomini che hanno dato un loro notevole apporto, e parlo del Negrelli ovviamente, sia nelle esplorazioni, sia nel campo tecnico, quindi sono vicini a noi e ci consentono contatti anche con studiosi di discipline a noi molto affini. Ecco se fosse possibile una proposta, esistesse in Italia un grande comitato che organizzasse all'inizio dell'anno il calendario dei congressi, questo consentirebbe ad esempio ai geografi di essere presenti in maggior numero in giornate come queste. Non voglio dilungarmi perché altri relatori parleranno e approfondiranno gli argomenti, desidero solo ulteriormente ringraziare per l'invito e dichiarare la partecipazione assoluta e completa della società geografica italiana. Grazie.

*Saluto del prof. Tommaso Fanfani a nome della Società degli
Storici Italiani e della Società degli Storici dell'economia*

Ho il piacere di portare il saluto sia della Società degli Storici Italiani che della Società degli Storici dell'Economia. Per gli storici risulta di estremo interesse partecipare a questo impegno scientifico di rilevante importanza, soprattutto perché la figura di Luigi Negrelli è una figura che ha delle sfaccettature ed interesse direi molteplici, per usare un termine moderno, interdisciplinare. Indubbiamente Negrelli compare in un momento molto dinamico del dibattito culturale internazionale, compare in un ambiente di cultura mitteleuropea, in un ambiente di cultura che già ha una sua figura di cosmopolitismo. Il partecipare ad un convegno su di una personalità di tale rilievo, per gli storici e per gli storici economici in particolare, è di grandissimo rilievo, come è abbastanza intuibile. Quindi è con soddisfazione, con piacere che a nome del presidente della Società degli Storici, prof. Luigi De Rosa e a nome del presidente della Società degli Storici di Economia, il prof. Gino Barbieri, porto il saluto e l'augurio di buon lavoro a questo congresso.

*Saluto della prof. Clelia Sarnelli Cerqua dell'Istituto Universitario
Orientale di Napoli*

Signor presidente, autorità, signore e signori, nel momento stesso in cui ho ricevuto il gentile invito dal comitato organizzatore di questo convegno ho avuto la certezza che avrei fatto di tutto per parteciparvi non solo come ordinario di storia del Vicino e Medio Oriente dall'avvento dell'Islam all'età moderna, presso l'Istituto Universitario Orientale di Napoli, ma anche per un motivo più personale e più profondo. Sul filo di un'emozione antica e sempre rinnovantesi in me italiana, che nella bella terra del Nilo ritrovo radici profonde, che sono quelle della mia nascita, dei moltissimi anni trascorsi in quell'accogliente e straordinario Paese, dell'intensa passione che ha sempre animato tutti i miei studi, emozione che mi colpisce in ogni occasione di incontro umano e culturale tra egiziani e italiani. Ma questo convegno in particolare mi

ha più ispirato sia per la cultura mitteleuropea che a Trento come a Trieste, a Vienna, e nella sua diffusione più lata è sempre stata di tramite tra il mondo culturale arabo islamico e la nostra Europa, sia perché da troppi anni il nostro paese, che pure sta avviando rapporti culturali intensi con i paesi del Magreb, dalla Tunisia al Marocco, non si è dimostrato granché propositivo rispetto all'Egitto. Se non vado errata infatti data dall'ormai lontano 1980 un convegno organizzato dall'Istituto per l'Oriente di Roma e dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli, sotto gli auspici del nostro Ministero degli Affari Esteri, sul tema la presenza culturale italiana nei paesi arabi: storia e prospettive; convegno che ebbe un unico, per quanto interessante e naturale seguito, nel convegno di Sorrento del 1982. Troppo poco in verità soprattutto tenendo conto del fatto che entrambi i suddetti convegni hanno registrato una partecipazione massiccia di Egiziani e in gran parte di italianisti. Va infatti sottolineato come presso la seconda Università del Cairo, alla Facoltà di Lettere, esiste un grosso centro di studi di italianistica che oggi conta circa venti docenti e più di quattrocento studenti, un unicum nel mondo arabo-islamico, che ha permesso a più di una generazione di giovani intellettuali egiziani di conoscere e amare la nostra lingua e la nostra cultura, favorendo così un rapporto sempre più stretto fra l'Egitto e l'Italia, Paesi che per localizzazione geografica, per vicende storiche e per tradizione culturale hanno avuto più di un filo conduttore di reciproco avvicinamento. Nei miei lunghi anni di vita ho continuato a riflettere su un racconto che mi impressionò da giovane: di S. Francesco d'Assisi, non a caso patrono d'Italia in visita al Sultano. Quel S. Francesco che al di là della santità personale per il suo operato di trait d'union tra Stato e Stato, tra campagna e città avrebbe veramente meritato il premio Nobel per la pace, Nobel di cui uno degli ultimi è andato proprio a un Presidente egiziano, Sadat. Individui singoli entrambi, ma rappresentanti della volontà collettiva che tra i due paesi continui ad esserci sempre, come per il passato, rapporto di pace nella conoscenza, nell'amicizia, nella cultura comune. Per ringraziare ancora il Comitato scientifico, le autorità e quanti hanno collaborato all'organizzazione di questo convegno desidero cogliere l'occasione, per permettermi di insistere con tutti i presenti, oltre che con tutti i partecipanti, specialmente con gli egiziani, affinché ognuno, nello svolgimento delle proprie funzioni, operi per facilitare al massimo, e realizzare altri momenti di incontro e intensificare viepiù i rapporti culturali, perché Egitto e Italia si ritrovino sempre più strettamente legati da reciproci sentimenti di stima, di ammirazione, e di spontanea simpatia.

Saluto del prof. Soliman A. Huzayyin

Mr. Chairman, my dear friends. I like to call you «friends», away from the official titles of Professor, Excellence, etc. I thought perhaps it would be my duty, perhaps by seniority of age, I may be the oldest of you all here, and also as an Egyptian whose life has been connected with Roman culture and Italian culture and connected to a certain extent with the study of Mediterranean relations and more particularly relations between Egypt and Italy. This occasion of a great man like Negrelli would perhaps induce that we should not miss this occasion. I had the courage to invite myself and ask the President of this Region to allow me to say a few words. I was encouraged more particularly by what Professor Sarnelli has mentioned now when she spoke both in Italian and in Arabic, we consider her as a daughter of Egypt. She was born in Egypt, she has studied in the same Institute to which I belong, the University of Cairo; at Cairo maybe about 50 years ago, I studied with Dainelli and Guidi and more eminent Professors, particularly from Italy. When Egypt established its University, modern University, in 1925, Italy was the country to which we looked for to provide us with professors who would be linked to Egyptian life and Egyptian culture and civilisation from a scientific and, perhaps, international point of view, rather than from the point of view of colonisation etc. which was perhaps the sign of interest of other countries in Europe, Western Europe. For Negrelli, we consider him not only as Italian, from this Region, but as an Italian who linked his life with the future prosperity of Egypt a long time ago. He was a true scientist, a true engineer, that is what we consider him, he was not affected by politics, like other people whose names became connected with the Suez Canal, who came from France or from Britain and from other countries. Negrelli was an Italian before he was a citizen of old Austria, a long time ago, and we consider him as an Italian. We are proud of him because he was an engineer; we, in Egypt, are used to having engineers lead our life since the days of the Pharaohs. Pharaoh was originally an engineer, an engineer of the Nile, an engineer of irrigation and an engineer of agriculture. And when Negrelli came to Egypt to study the outlet of the Suez Canal he identified himself with the aspiration of Egypt in order to provide a waterway through Egypt that would link us with Europe and more particularly with Italy. Our connections, historic connections, with Italy are much older than the Suez Canal. Perhaps when you came to us first as invaders, Caesars etc. who came to Egypt, perhaps con-

quered Egypt, but this ended in the end by establishing the «Pax Romana», establishing peaceful relations between Egypt and Rome, commercial relations between Egypt and Rome, and so this is a tradition which we keep in modern times, in the days of the Suez Canal, and after the questions of aggressions on the Suez Canal about 10 or 15 years ago; again Italy came to our side, to help us restore the Canal and the relations which were established through the Canal perhaps were for the benefit, mutual benefit of both countries. It reminded us of the old days when the Venetian traders came to the East, to parts of Egypt and to parts of the Levant, and established connections with Europe. So our contacts in those days were through Venice and we still remember that. When Negrelli came from an Italian territory and region and land not far from Venice, it reminded us, those who are interested in the study of Egypt and who are Egyptians, interested in the future of their own country, Negrelli reminded us of the old traders of Venice who came to us to establish peaceful relations with us, and peaceful relations, commercial relations which went right through central Europe. So you were, Venice was, our gateway towards central Europe. Now Negrelli by his efforts and studies in the Suez Canal, which, in the end, contributed directly to the development of this great project of the Suez Canal, Negrelli became your ambassador and your ambassador not only to Egypt but also in the end to the whole of the East, which is to the south and east of Egypt. This is why we are so happy. My colleague, Dr. Adel Ezzat, who is the President of the Suez Canal Company or Authority, as we call it now, and perhaps Egyptian scientist, whom I have the great privilege and honour to represent as President of the Supreme Academy of Egypt (Ancienne Egypte) and President of the Geographical Society of Egypt, it gives us great pleasure to take part in this great meeting in honour of a great man, Luigi Negrelli. Thank you.

Signor Presidente, cari amici. Mi piace chiamarVi «amici», al di là dei titoli ufficiali di professore, eccellenza, ecc. Ho pensato che forse sarebbe mio dovere esprimere il mio saluto, forse per diritto di anzianità, dato che è possibile che io sia il più vecchio fra tutti voi qui, ed anche in qualità di egiziano, la cui vita è stata ed è collegata con la cultura romana e la cultura italiana, e, in qualche misura, con lo studio delle relazioni mediterranee e più in particolare con le relazioni tra Egitto e Italia. L'occasione offerta da questo grande uomo che fu Luigi Negrelli mi ha dato il coraggio di chiedere al Presidente di questa regione il

permesso di dire qualche parola. In particolare sono stato incoraggiato da quanto detto ora, sia in italiano che in arabo, dalla Prof.ssa Sarnelli, che noi consideriamo una figlia dell'Egitto. È infatti nata in Egitto, ha studiato nello stesso Istituto al quale io appartengo, l'Università del Cairo. Circa 50 anni fa, io ho studiato al Cairo con Dainelli e Guidi ed altri eminenti professori italiani. Quando in Egitto fu fondata l'Università, nel 1925, l'Italia era il Paese nel quale cercavamo professori che fossero legati alla vita egiziana, alla cultura e alla civiltà egiziana, da un punto di vista scientifico e internazionale, piuttosto che dal punto di vista della colonizzazione, che ha forse caratterizzato l'interesse di altri Paesi dell'Europa occidentale. Per quanto riguarda Negrelli, noi lo consideriamo non solo un italiano di questa regione, ma anche un personaggio che molti anni fa ha legato la sua vita alla prosperità futura dell'Egitto. Egli era un vero scienziato, un vero ingegnere, e il suo nome richiama in noi questo concetto. Egli non era condizionato dalla politica, come altre persone i cui nomi sono venuti a legarsi al Canale di Suez e che provenivano dalla Francia, dalla Gran Bretagna o da altri Paesi. Negrelli era italiano prima che suddito della vecchia Austria, e noi lo consideriamo italiano. Noi siamo fieri di lui perché era un ingegnere; in Egitto noi siamo abituati ad avere ingegneri che guidano la nostra vita fin dai giorni dei faraoni. Il faraone era un ingegnere, un ingegnere del Nilo, un ingegnere dell'irrigazione e un ingegnere dell'agricoltura. E quando Negrelli venne in Egitto per studiare la via del Canale di Suez si identificò con le aspirazioni dell'Egitto nel dotarlo di una via d'acqua, che lo collegasse con l'Europa e più in particolare con l'Italia. I nostri rapporti con l'Italia, rapporti storici, sono molto più antichi del Canale di Suez. Forse quando i Cesari vennero da noi per la prima volta come invasori, quando conquistarono l'Egitto, vi instaurarono la «pax romana».

Questo determinò l'instaurazione di relazioni pacifiche tra l'Egitto e Roma, di rapporti commerciali tra l'Egitto e Roma, e questa è una tradizione che si mantiene nei tempi moderni, nei giorni del Canale di Suez. Dopo i problemi delle aggressioni al Canale, circa 10-15 anni fa, l'Italia si è messa di nuovo dalla nostra parte, per aiutarci nella restaurazione del Canale. E le relazioni stabilite grazie al Canale sono state a mutuo beneficio di entrambe le nazioni. Ci rammentavano dei giorni antichi quando i commercianti veneziani vennero a Oriente, in alcune zone dell'Egitto e del Levante e stabilirono collegamenti con l'Europa. Le nostre relazioni di quei giorni furono stabilite attraverso i Veneziani, e noi ancora ce lo ricordiamo. Quando Negrelli arrivò dall'Italia, da una

regione e da una terra non lontane da Venezia, ci fece ricordare i vecchi commercianti di Venezia, che erano venuti a stabilire pacifiche relazioni commerciali con noi, pacifiche relazioni commerciali che arrivarono dritto fino all'Europa centrale. Così Voi foste, Venezia fu, il nostro portone sull'Europa. Ora Negrelli con i suoi sforzi ed i suoi studi, che alla fine fornirono il contributo diretto allo sviluppo di questo grande progetto del Canale di Suez, Negrelli divenne il Vostro ambasciatore, e Vostro ambasciatore non solo in Egitto, ma alla fine anche in tutto l'Oriente che si trova a sud ed a est dell'Egitto. È per questo che siamo così. Il mio collega, Dr. Ezzat Adel, che è presidente della Compagnia del Canale di Suez o Autorità, come si chiama ora, e nel medesimo tempo studioso egiziano, ed io che ho il grande privilegio ed onore di rappresentare, quale Presidente, la Supreme Academy of Egypt e la Geographical Society of Egypt, abbiamo il grande piacere di partecipare a questo grande convegno in onore di un grande uomo: Luigi Negrelli).

**PRIMIERO, IL TRENTINO
E LUIGI NEGRELLI**

PRIMIERO E IL TRENTINO FRA SETTECENTO E OTTOCENTO

di UMBERTO CORSINI *)

In apertura di questo Convegno Internazionale su «Luigi Negrelli e il Canale di Suez» parve bene al Comitato Scientifico, che ne predispose i lavori, porre una relazione che illustrasse lo stato storico e politico e sociale delle terre cui per nascita e per radici familiari Luigi Negrelli appartenne. Ognuno è figlio oltre che di padre e di madre, anche dei luoghi in cui vede la luce e dei tempi nei quali apre gli occhi al mondo. Fuori dalla storia non si può leggere né la letteratura né le arti, né lo sviluppo delle scienze e della tecnica al quale danno impulso oltre che le esigenze di più vasti rapporti economici tra le genti, anche i fermenti del pensiero e le sue ideologie ed ideali.

Parlare di Primiero e del Trentino con riferimento ai tempi e ai luoghi in cui si colloca Luigi Negrelli prima delle sue lunghe peregrinazioni per studi e per lavori in Europa e fuori d'Europa, vuol dire parlare degli avvenimenti e della profonda crisi di trapasso dal secolo XVIII al secolo XIX. Furono due secoli «l'un contro l'altro armati» come ben disse il Manzoni nella sua ode «5 maggio 1821» in morte di Napoleone; ma forse colse meglio, e in positivo, il momento storico di radicale svolta dei tempi, Goethe quando all'indomani della «cannonata di Valmy» scrisse «da oggi e da qui comincia per il mondo una novella storia».

Nel gennaio 1799, quando Luigi Negrelli nacque, sembrava a dir il vero che la reazione alle idee di Francia e a quel che di esse Napoleone aveva esportato in Italia e in Europa dovesse prendere il sopravvento. Le armi russe ed austriache erano riuscite a dilagare nell'Italia settentrionale e a spegnere temporaneamente i fermenti libertari del «triennio

*) Professore all'Università di Venezia. Presidente della Società di Studi trentini di scienze storiche.

rivoluzionario» o «triennio giacobino» come dir si voglia. Ma fu una battuta provvisoria, poiché già con l'anno successivo, il 1800, Napoleone riprese ovunque vittorioso a squassare l'assetto politico-territoriale europeo e italiano e all'interno di questo anche quello trentino che ne subì i contraccolpi sino al 1813-14.

Il periodo convulso di mutevoli eventi militari e di rivolgimenti politici era incominciato per il Trentino agli inizi del settembre 1796. Napoleone risalendo dalla Valle dell'Adige entrava in Trento la mattina del giorno 5, vi si tratteneva sino al giorno dopo, quando per la Valsugana ridiscese verso la pianura veneta, lambendo nella sua marcia i confini del Primiero ¹⁾. La prima occupazione francese del Trentino non durò più di due mesi: il giorno 8 novembre i reparti napoleonici si ritiravano anche da Rovereto e da Ala riconducendosi verso le strette di Verona. Il Primiero, posto fuori per collocazione geografica dalle grandi direttrici di marcia – e questa fu in parte la sua fortuna, ma in parte fu ed è causa di oggettive difficoltà nei rapporti col territorio trentino – non fu toccato direttamente dalla occupazione francese di questa prima fase, ma non per questo la sua popolazione rimase indenne dalle conseguenze che ogni guerra reca con sé: contribuzioni, leva di armati come milizie volontarie per la difesa del paese, e l'irrequietudine che ogni conflitto che s'avvicina si trascina appresso ²⁾.

¹⁾ Nel *Libro cronistorico della Parrocchia di Pedavena*, nel Feltrino, il parroco Adolfo Pellin scriveva: «Alli 7 del mese di settembre 1796, una generosa Armata francese guidata dal Generale in capite Bonaparte, calata da Trento per la Valsugana passò per Primolano inseguendo il generale tedesco Wurmser». PEDAVENA, Archivio parrocchiale, ms..

²⁾ Notizie di dettaglio trovano in ZIEGER ANTONIO, *Primiero e la sua storia*, Trento, 1975, alle pp. 123-126.

La storiografia di carattere scientifico sul Primiero non è ricca di opere grandi o piccole e sarebbe auspicabile un lavoro specifico ed organico che si avvalga dei contributi vari dispersi in pubblicazioni periodiche od occasionali inquadrandoli in nuove più sistematiche e complete ricerche sia archivistiche che bibliografiche.

Se tralasciamo gli scritti concernenti usi e costumi, l'ambiente naturale e le guide (che tuttavia hanno a volte qualche interesse per le notizie che vi si rinven- gono) il dialetto, la toponomastica, l'arte, ecc., non è molto quel che si trova.

L'opera maggiore cui tutti si riferiscono è quella di MONTEBELLO GIUSEPPE ANDREA, *Notizie storiche, topografiche e religiose della Valsugana e di Primiero*, Rovereto, 1793, pagg. 464 + 114 di documenti, ristampata in copia anastatica di 400 esemplari da Livio Rossi ed. Borgo Valsugana, 1973, curata da Arnaldo Forni ed. S.p.a., Bologna. Ma è un'opera che ovviamente per il tempo in cui fu scritta giace su

Le operazioni militari proseguivano anche nei primi mesi del 1797: il 30 gennaio i Francesi erano nuovamente in Trento, e il 31 da Primolano puntarono direttamente su Feltre e Pedavena: la vittoriosa battaglia di Rivoli aveva loro aperto le vie per la penetrazione a macchia d'olio nelle vallate alpine. Primiero restò così isolato anche dalle sue più facili comunicazioni con il Feltrino, oltre che con quelle più faticose con il Trentino attraverso la Valsugana, e formò una propaggine meridionale dello schieramento austriaco da Cavalese, Predazzo, dai passi di Rolle e San Pellegrino. Più di 5.000 uomini, tra regolari e milizie locali, vi furono concentrati in previsione di una estrema resistenza che in realtà non ebbe ragione di esser posta in atto, poiché la marcia vittoriosa di Napoleone ad oriente contro il territorio stesso

una visione storiografica carente di molti elementi e fattori più rilevanti nella storiografia attuale e che, comunque, si ferma alle soglie del mondo contemporaneo nostro.

Ricordiamo qui di seguito in ordine cronologico alcuni altri contributi maggiori e minori.

1. *Historische Abhandlung über die Vereinigung der Herrschaft Primör mit ... Tirol*, in «N. Zeitschrift des Ferdinandeum» Innsbruck, a. II, fasc. II, pag. 58-89, 1836.
2. DALCASTAGNÈ GIOACHINO, *La Valsugana con Primiero e Tesino separata da Feltre nella nuova circoscrizione della Diocesi di Trento*, ed. Scotoni e Vitti, Trento, 1886 (...di Trento 1786. Documenti dell'Archivio vescovile di Trento), pagg. 53.
3. BRENTARI OTTONE, *Guida storico-alpina di Belluno, Feltre, Primiero, Agordo, Zoldo*, Bassano del Grappa, 1887, pagg. 406.
Ora anche in ristampa anastatica, Forni ed., Bologna, 1973.
Del Brentari, il ben noto scrittore di storia e di politica, a cavallo tra il secolo XIX e XX, va ricordata anche la *Guida del Trentino* (4 volumi, tip. S. Pozzato, Bassano del Grappa, 1895-1902, edita dalla Società degli Alpinisti Tridentini) il cui secondo volume dedica al Primiero più di 40 pagine con molte notizie storiche. Ora anche in ristampa anastatica.
4. RIZZOLI GIULIO, *Notizie storiche di Primiero*, tip. Zanussi e Curtolo, Feltre, 1900, pagg. 137.
5. RIZZOLI GIULIO, *Popolazioni e costituzioni antiche di Valsugana - Primiero - Fiemme - Fassa - Cadore - Ampezzo e i Sette Comuni vicentini*, Feltre, 1906, pagg. 80.
6. BATTISTI CESARE, *Guida di Primiero*, Trento, 1912, pagg. 134.
7. TAUFER FRANCO, *La valle di Primiero al tempo di Napoleone (1796-1799)* in «Studi Trentini di Scienze Storiche» a. XXXVI, fasc. 2, pag. 87-100, 1957.
8. TAUFER FRANCO, *La valle di Primiero nel 1809*, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», a. XXVIII, n. 140, pagg. 81-90, 1957.

Utile è anche la storiografia su Feltre verso cui il Primiero gravita più facilmente che sul Trentino.

dell'Austria, condusse ai preliminari di pace di Leoben, firmati il 18 aprile 1797.

Essi segnarono anche, come è ben noto, la fine della secolare e gloriosa Repubblica di San Marco, cui non valse agli occhi di Napoleone l'essersi subito trasformata da aristocratica in repubblica democratica. A Venezia infatti, come nelle altre città della terraferma, sotto la spinta degli avvenimenti occorsi nelle vicine regioni e su pressione indiretta dei comandi militari francesi, le idee ed i progetti di innovazioni politiche sulla scia di quelle di Francia vennero allo scoperto e dovunque si costituirono Municipalità provvisorie, Comitati di salute pubblica, Comitati di pubblica istruzione e via dicendo, avviando un'opera di «democratizzazione» del corpo sociale con l'elezione di organi di governo locale, in attesa che il trattato di pace, mercanteggiato al vertice dei vincitori e degli sconfitti, segnasse il destino dei territori e delle loro genti.

Fu una breve ma intensa stagione rivoluzionaria che lambì il Primiero, che però da essa rimase escluso. Nella vicina Feltre, ad esempio, si tenne nel Duomo un'assemblea generale, che durò tre giorni, per le elezioni dei membri della Municipalità democratica. Non fu molto frequentata quell'assemblea iniziata il 19 maggio, ma introdusse tuttavia, seppur nella diffidenza della popolazione, specialmente di quella rurale, uno spirito nuovo poiché le assemblee locali non erano di certo ignote anche nei secoli precedenti, ma questa e queste del «triennio rivoluzionario» erano informate ai concetti di libertà, di sovranità popolare (contro i poteri dei sovrani e i ceti privilegiati) e ai principi della laicità dello Stato.

A Feltre, così vicina al Primiero (una trentina di km. fino a Fiera) qualche esorbitanza rivoluzionaria si era avuta: la Municipalità il 7 giugno ordinava la spogliazione delle chiese dai loro tesori; il 12 l'abolizione della «nobiltà» in nome del principio di uguaglianza; il 15 fu proclamato giorno di festa e fu innalzato «l'albero della libertà».

La rivolta contro il passato, il sogno che stesse per cominciare un'era nuova si espressero anche in atti e gesti irrazionali di rifiuto della storia, abbattendo in segno della conquistata democrazia – così si credeva – stemmi e scalpellando lapidi che ricordavano i governi aristocratici «acciochè non resti più vestigio alcuno» di essi ³⁾.

³⁾ FELTRE, Archivio Municipale, libro 91, f. 13.

Chi oggi visita Feltre nella sua parte alta con le case signorili, vede ancora quelle lapidi apposte sui muri, ma sconciate dai poveri furori rivoluzionari di quel momento. Furono furori di poco conto e che non ebbero la partecipazione cosciente della gran massa della gente. Ma pure qualcosa si era mosso: anche se per pochi mesi – il trattato di Campoformio del 17 ottobre 1797 avrebbe consegnato il Veneto all'Austria – le nuove idee erano circolate e con esse anche quella delle libertà nazionali.

«C'è un'idea – scrisse Jacques Godeschot ⁴⁾ – che non fu espressa né nella Dichiarazione dei diritti dell'89 né in quella del'93 e che tuttavia fece la più grande impressione sui patrioti: l'idea della unità e indivisibilità della Nazione».

Feltre, come le altre città del Veneto, furono poste nell'estate del '97 dinnanzi alla questione se aderire e confluire nella Repubblica Cisalpina eretta unificando la Cispadana e la Transpadana, quella Repubblica che in certo qual modo, seppur sotto il controllo napoleonico, anticipava l'idea dell'indipendenza nazionale italiana. Non ebbero il tempo per decidere – Campoformio era lì alle porte – e le esitazioni erano molte perché sopravvivevano le incrostazioni del regionalismo storico dell'Italia, ma il problema era stato posto e dibattuto sul terreno suo più proprio, quello politico, dalle Municipalità.

Esperienze di democratizzazione, come pure una qualsiasi apertura di dibattito in sede politica sulla possibile confluenza nella Repubblica Cisalpina, mancarono in quegli anni fra '700 e '800 al Trentino e al Primiero che pur erano, senza possibili equivoci, di italiana nazionalità, per lingua, per tradizioni culturali e per costumi.

«Le costumanze – scrive Agostino Perini ⁵⁾ – i modi, il vestire si accostano del tutto alle vicine popolazioni del Lombardo-Veneto, ritraendo più o meno l'impronta dei limitrofi paesi, per modo che la valle di Primiero poco si scosta dalle abitudini del Bellunese...» ⁶⁾.

⁴⁾ GODECHOT JACQUES, *La Grande Nation*, Paris, 1956; trad. it. Laterza ed., Bari, 1962.

⁵⁾ PERINI AGOSTINO, *Statistica del Trentino*, 2 voll., Trento, 1852, qui I vol. pag. 727.

⁶⁾ Oltre alla contiguità dei luoghi e alla più facile direttrice di comunicazioni e rapporti da nord verso sud, verso la pianura veneta, piuttosto che da sud verso nord con la sua chiostra di monti, crediamo che a conservare e rinfrescare il contatto delle genti del Primiero con i veneti, a rinsaldare la parlata italiana e gli usi e i

Il substrato non solo linguistico ma anche di cultura popolare, oltre che di quella dotta, di sicura identità nazionale italiana non ebbe modo allora di emergere sino a livello politico e di portare il Trentino e

costumi italiani nel popolo minuto, abbia avuto grande influenza il movimento migratorio stagionale. Per il periodo di cui parliamo non abbiamo ricchezza di dettagli statistici, ma non manchiamo neppure di notizie sufficienti a valutarne l'importanza. Ne abbiamo trattato in un nostro lavoro vecchio di più di trent'anni or sono (CORSINI UMBERTO, *Per uno studio del fenomeno migratorio trentino nella prima metà del secolo decimonono*, in *Atti del I Convegno Storico Trentino - Relazioni fra il Trentino e le Province Veneto-Lombarde nel secolo decimonono*, Rovereto, 1955, pag. 117-139) che ebbe se non altro il merito di sollecitare l'interesse alle ricerche sul tema anche per gli ultimi decenni del '700 e i primi dell' '800. Ad esso rinviando e qui ricordiamo solo alcune notizie riguardanti il Primiero.

La forma più antica di migrazione stagionale fu quella della pastorizia. Dal Trentino le greggi venivano avviate nella pianura lombarda e veneta, nel Veronese, nel Mantovano, nel Vicentino durante i mesi freddi e riportate poi nei mesi caldi in territori alpini. Ma ad essa si poneva parallela anche una corrente inversa, quella dei pastori di greggi di pianura che risalivano le valli alpine alla ricerca di pascoli montani più freschi e ricchi. V'era così un continuo interscambio di contatti, di linguaggio, di usi e costumi. Da Feltre e Fonzaso, ad esempio, circa 75 mila pecore - cito da un ms. di Jacopo Facen, nella Bibl. Com. di Bassano del Grappa - «emigrano nei mesi invernali per le basse pianure delle venete province, e nei mesi del caldo si trasferiscono alle pasture e alle cascine delle limitrofe alpi tirolesi». Calcolandosi, come il Facen, 12 persone tra uomini, donne e bambini, necessarie per la custodia e la cura di 1000 pecore, sarebbero state 900 persone che ogni anno, con subentri generazionali, facevano la spola tra il Feltrino e le Alpi orientali trentine, prima fra queste la valle del Cison. A quei 900 vanno aggiunti i Primierotti che facevano la spola inversa; ma non abbiamo dati precisi in proposito.

Altre correnti migratorie stagionali erano quelle di mestieri artigianali vari. Per i decenni successivi a quelli di cui parliamo si indica il mestiere dei seggiolai impagliatori. Ma poiché tradizioni e abilità artigianali e correnti migratorie non si improvvisano d'un subito, fondatamente si può ritenere che già alla fine del sec. XVIII e dell'inizio del sec. XIX provenisse da Primiero, Sagron Miss, Canal San Bovo, l'emigrazione stagionale di seggiolai impagliatori ricordata per i tempi posteriori.

Del flusso migratorio stagionale dal Trentino verso le regioni dell'Italia settentrionale a cavallo dei due secoli si hanno sicure testimonianze. Il generale Vial - ad esempio - il 22 novembre 1809 informava il viceré Eugenio di Beauharnais che «i contadini tirolesi (e non poteva intendere che i trentini perché quelli di lingua tedesca non emigravano certo in zone di lingua italiana) hanno l'usanza da molto tempo d'andar a cercare lavoro in inverno in Italia. Mi hanno domandato se essi possono passare liberamente: ho fatto rispondere affermativamente».

In una statistica pubblicata nel 1839 (STAFFLER JOHANN JAKOB, *Tirol und Vorarlberg statistisch und topographisch*, Innsbruck, 1839) è indicato nel numero di 900 unità il flusso migratorio stagionale dal Primiero.

Primiero a vivere esperienze analoghe a quelle della vicina Lombardia e del vicino Veneto. Ciò avverrà, ma più tardi, dal 1810 al 1813 quando, venendo il Paese annesso al napoleonico Regno d'Italia, il Trentino come Dipartimento dell'Alto Adige, il Primiero aggregato al Dipartimento della Piave, da parte delle autorità politiche franco-italiche si accentuò espressamente la comunanza nazionale italiana delle genti trentine con quelle delle vicine regioni veneto-lombarde, non solo, ma si lodarono anche per aver conservato nei secoli seppur sotto dominazione straniera, idioma e costumi italiani ⁷⁾.

Se qualcosa in questo senso, di presa di coscienza della propria identità nazionale si mosse tra le genti trentine, mancò completamente lungo tutto il fortunoso periodo 1796-1813 ogni esperienza di una gestione democratica del potere nel quadro dei principi della rivoluzione francese. A differenza delle Repubbliche giacobine in Italia e delle Municipalità delle città venete, nel Trentino gli organi provvisori di governo e gli uomini che ne facevano parte furono designati e costituiti di volta in volta dai Comandi militari napoleonici od austriaci, dalle autorità politiche di Vienna o di Innsbruck, di Monaco di Baviera quando il Paese fu annesso a quel Regno, e di Parigi e Milano quando fu annesso al Regno d'Italia.

La gente comune conservò perciò, in ispecie quella rurale, la disponibilità all'obbedienza ai poteri costituiti e fra essi a quelli più tradizionali di Vienna e di Innsbruck, due centri dell'immobilismo politico e sociale coniugato con quello chiesastico, dove anche le riforme gioeffinine antecedenti al periodo napoleonico non solo non avevano intaccato l'assolutismo ma per certi aspetti l'avevano addirittura rafforzato.

Eppure in quegli anni di fine secolo qualcosa di grande rilievo storico era avvenuto anche nel Trentino: Napoleone ne aveva squassato l'assetto territoriale provocando di fatto la rovina del Principato vescovi-

⁷⁾ «Abitanti del Tirolo meridionale! Oggi siete riuniti al Regno d'Italia!... Italia- ni per uniformità di costumi e di linguaggio, voi lo divenite oggi realmente per tutti i rapporti sociali...».

Proclama del prefetto Smancini del 19 giugno 1810.

«Dacchè tutto questo tratto di paese che ora compone il Dipartimento dell'Alto Adige fu riunito al Tirolo e variamente signoreggiato da Principi tedeschi, somma lode è derivata alla maggior parte dei suoi abitanti dall'aver essi nel corso dei secoli mantenuto intero il loro primo idioma ch'è pur stato quello di tutto il resto d'Italia...».

Circolare dello Smancini del 30 giugno 1810.

le, uno staterello feudale che come gli altri principati ecclesiastici nell'Impero Romano-Germanico saranno cancellati de iure dopo la pace di Luneville del 1801. Non era un avvenimento di secondaria importanza: venivano tolti di mezzo istituti anacronistici di origine medievale come quello del potere temporale della Chiesa, che sopravvisse invece a Roma e nell'Italia centrale sino nella seconda metà del secolo XIX.

Nel Trentino il significato della caduta del Principato vescovile fu avvertito scarsamente, se non per nulla. Ciò dipese da molte cause, prima fra tutte quella che il Principato era già di per sé sulla via del declinio e che la sua autorità e incidenza nella vita pubblica si era ormai sfilacciata. La sua autonomia, sorretta da una sovranità immediata nell'Impero, era stata via via smozzicata e limitata da Innsbruck e da Vienna, particolarmente nel periodo teresiano e gioseffino, nelle tendenze centralistiche dei due Asburgo che premevano – molto meritoriamente sotto certi aspetti – verso una razionalizzazione della amministrazione pubblica nei loro domini, in superamento del frazionismo, delle disuguaglianze e della confusione di poteri, caratteristiche della società medievale ⁸⁾.

La fine del Principato vescovile non riguardava comunque tutto il Trentino, ma solo una parte di esso: già nei secoli XV e XVI il territorio trentino a meridione era venuto prima nella dominazione di Venezia, poi in quella degli Asburgo, Conti del Tirolo, che con il Roveretano vi avevano costituito il «Circolo ai confini meridionali». Altre parti del territorio del Trentino non erano mai venute nei domini del Principato vescovile di Trento o vi erano venute successivamente alla sua fondazione per permuta con altri territori.

Primiero, che già al tempo dei Longobardi faceva parte della Contea di Feltre, quando l'imperatore Corrado nel 1027 donò quella Contea alla Chiesa di Feltre ne restò compreso e «restò soggetto a quei vescovi anche nel temporale» ⁹⁾. Dopo alterne vicende che videro il succedersi di signorie diverse, nel 1401 Primiero staccato da Feltre e venuto in dominio dei duchi d'Austria fu dato in feudo e in giurisdizione alla casata dei Welsperg, aggregato alla Contea del Tirolo e fu il primo –

⁸⁾ Su molte questioni riguardanti questo periodo è prezioso il volume *Il Trentino nel Settecento fra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani* (a cura di Cesare Mozzarelli e Giuseppe Olmi), Trento, 1985.

⁹⁾ MONTEBELLO G.A., op. cit. pag. 433.

scrive lo Zieger, cit. — di quei possedimenti austriaci che furono chiamati in seguito «il quartiere dei confini italiani».

Nessun rilievo ebbe perciò, né politicamente né amministrativamente, per Primiero la fine del Principato vescovile di Trento. Soggetto «in temporalibus» ad Innsbruck, «in spiritualibus» lo fu alla diocesi di Feltre sino al 1786 quando su iniziativa di Giuseppe II teso a far coincidere le circoscrizioni amministrative con quelle ecclesiastiche, Primiero fu incorporato nella Diocesi di Trento.

Primiero ebbe dunque una sua collocazione storica tutta particolare: dalla comunanza di identità nazionale con le popolazioni vicine del Trentino, del Feltrino-Bellunese e delle Prealpi venete, si distingueva da esse per una secolare diretta dipendenza politica dal Tirolo e dagli Asburgo; la natura dei luoghi induceva la sua gente ad avere più facili relazioni con il Feltrino che con il Trentino e il Tirolo, mentre era con quest'ultimo che correavano i rapporti politici, amministrativi e fiscali; anche negli aspetti religiosi della vita, così profondamente sentiti dalle genti montane, e nelle relazioni con la Chiesa cattolica, il centro di riferimento sino alle soglie dell'epoca napoleonica era rimasto Feltre, come si è detto, non Trento.

Sino a che non calò sull'Europa centrale, a nord e immediatamente a sud della displuviale alpina, la bufera napoleonica Primiero nonostante la sua polivalenza di relazioni politiche e socio-economiche non subì trasferimenti di sovranità o di circoscrizioni amministrative. Ma dal 1803, quando gli Asburgo entrarono in diretto possesso dei due Principati vescovili di Trento e Bressanone, secolarizzati dopo la pace di Luneville, Primiero fu anch'esso rimbalzato da uno ad altro Stato e da una ad altra circoscrizione amministrativa. La guerra del 1805 che vide la Baviera schierata con la Francia e contro di esse l'Austria, che rimase ancora sconfitta, portò vistosi mutamenti di territori e di confini. Con la pace di Presburgo del 26 dicembre veniva statuito che il Regno di Baviera sarebbe stato premiato con la cessione ad esso di tutto il Tirolo e del Trentino: il re Massimiliano con proprio proclama ne prendeva possesso formale a fine gennaio 1806.

Nella organizzazione amministrativa del «Circolo dell'Adige», che per la prima volta nella storia vedeva unificato tutto il Trentino separatamente dall'Alto Adige che formava il «Circolo dell'Isarco», Primiero veniva aggregato al Distretto di Cavalese. Ma a distanza di pochi anni, nel 1810, con la nuova organizzazione amministrativa dei territori già austriaci e già bavaresi che entravano a far parte del napoleonico Regno d'Italia, Primiero fu disannesso anche dal Trentino che nella sua

estensione copriva gran parte del Dipartimento dell'Alto Adige e aggregato al Dipartimento della Piave. Ritornava così, come agli inizi del millennio in unità amministrativa con Belluno e Feltre. Ma anch'essa durò poco; alla fine del 1813 era nuovamente occupato dalle truppe austriache. E anche nel breve periodo in cui Primiero fu aggregato al Dipartimento della Piave le norme amministrative vigenti, per espressa disposizione, eran quelle del dipartimento dell'Alto Adige: una anomala situazione, specie se riferita al geometrico centralismo amministrativo e all'uniformità burocratica del sistema napoleonico, anomalia che conferma appunto il bipolarismo della storia di Primiero, sul versante trentino e su quello veneto ¹⁰).

2. Sono stati anni turbinosi quelli tra il 1796 e il 1815 in tutta Europa e non v'è da stupirsi se lo furono anche per il Trentino e per Primiero, scossi, a dir il vero, più che dalle operazioni militari, che in se stesse in queste zone furono assai modeste se non addirittura irrilevanti, dal troppo rapido susseguirsi di innovazioni politiche e di tambureggiante propaganda contro rivoluzionaria e antifrancese che superava di gran lunga quella favorevole alle nuove idee e ai nuovi dominatori. Se si pone mente a quello che sarebbe poi stato il corso inarrestabile della storia, al suo sviluppo verso sistemi politici e sociali di libertà e di uguaglianza, verso la razionalizzazione dell'amministrazione pubblica, è indubbio che le riforme introdotte anche nel Trentino negli anni di dominazione bavarese e napoleonica vanno lette in positivo. Ma le popolazioni sul momento sentivano tutti quegli improvvisi rivolgimenti come una violenta turbativa di un ordine sociale secolarmente costituito ed accettato, entro il quale si erano acquisite in una vita modesta, vischiosamente conservatrice, ma pacifica. Cardini di quell'ordine erano la tradizionale autorità politica nel paese e l'autorità religiosa: intorno ad esse si stringono le genti trentine, intorno al sovrano di Vienna e alla

¹⁰) Per il quadro complessivo del corso degli avvenimenti politici e militari del periodo 1796-1815 nel Trentino, rinviamo al nostro CORSINI UMBERTO, *Il Trentino nel secolo decimonono*, Rovereto, 1963, pag. 29-190; per la bibliografia al nostro ID. *Il Trentino*, in A.A.V.V. *Bibliografia dell'eta del Risorgimento*, Firenze, 1972, vol. II, pag. 7-38.

Notizie statistiche, demografiche ed economiche sul periodo trovano in *Sammler für Geschichte und Statistik von Tirol*, Innsbruck, 1806-1809, 5 voll.; PETER PH. WOLF, *Kurzgefasste Geschichte, Statistik, Topographie von Tirol*, Monaco, 1807; HÖRMANN JOSEF, *Tirol unter der beirischen Regierung*, Aarau, 1816.

Chiesa: la rivoluzione di Francia, Napoleone, il re di Baviera, il viceré di Milano sono cose lontane; l'intervento loro è solo causa di disordine e di riforme imposte e non intelleggibili.

Quest'opinione, che è la più generalizzata, è espressa icasticamente in un opuscolo del 1799, l'anno in cui le fortune francesi stavano pericolando: «una più estesa libertà (di quella che si ha sotto l'ottimo sovrano d'Austria) non può essere desiderata se non da un imbecille, cui è ignota la natura della cose, o da uno scellerato che cerca di perturbare un popolo dabbene» ¹¹).

Quel «dabbene» dice tutto: dabbene è chi va in chiesa, chi obbedisce alle autorità lontane e vicine, chi non ha grilli in testa, chi accudisce al proprio lavoro, chi sopporta in silenzio e comunque anche gli aspetti negativi della propria condizione e del proprio stato sociale.

Questo era – e lo fu per molto tempo ancora – il substrato psicologico della gente trentina, che si tradusse in una tendenzialità politica alla conservazione. Bagliori unitari e aspirazioni nazionali italiane ¹²) vi furono indubbiamente nel Trentino a cavallo tra Sette e Ottocento e anche noi le abbiamo registrate più volte nei nostri lavori ¹³), ma non in misura di tanta efficacia da condizionare e formare una corrispondente opinione pubblica. Ingrandire ed esaltare quei bagliori al di là del vero è stata la tendenza di una certa storiografia e pubblicistica del periodo dell'irredentismo e del dopo prima guerra mondiale; come è stato proprio della storiografia e pubblicistica tedesca ed in ispece tirolese ignorarli o sottenderli, e interpretare il conservatorismo trentino come una scelta di campo nazionale tra Austria e Tirolo da una parte e Paesi italiani dall'altra.

Si trattava più semplicemente di una scelta di forme di governo e di amministrazione, tra quelle tradizionali dell'Austria e del Tirolo e quelle nate dai moti rivoluzionari del «triennio giacobino» in Italia.

¹¹) BARONI CAVAICABÒ FILIPPO, *Sentimenti di un suddito austriaco*, G.B. Monau-
ni ed. Trento, 1799.

¹²) Così ZIEGER ANTONIO, *Bagliori unitari e aspirazioni nazionali 1751-1797*,
Trento, 1933.

¹³) Oltre a quello citato a nota 10, CORSINI UMBERTO, *La questione nazionale nel dibattito trentino*, in *Degasperi e il Trentino tra la fine dell'800 e il primo dopoguerra*, (a cura di A. CANAVERO e A. MOIOLI), Trento, 1988, pag. 593-667; ID, *Il movimento democratico e giacobino nel Trentino*, in REINHALTER HELMUT, (a cura di) *Die demokratische Bewegung in Mitteleuropa von der Spätaufklärung bis zur Revolution 1848/49*, Innsbruck, 1988, pag. 167-175.

In questa scelta tra conservazione e innovazione, d'origine rivoluzionaria francese, fu un fattore determinante la classe rurale.

«Se la Rivoluzione aveva potuto ottenere successo in Francia nel 1789 – scrisse ancora J. Godechot in altra sua opera ¹⁴⁾ – fu perché la borghesia si era alleata ai contadini. Questa alleanza non la ritroveremo in Italia». Quivi i contadini, non solo nel Trentino ma in tutte le regioni, parteggiarono più per la conservazione che per la rivoluzione, più per i governi di prima che per quelli istituiti da Napoleone. Ai moti controrivoluzionari e antinapoleonici del 1799 e successivi, sino a quelli più incisivi del 1809 – sui quali ritorneremo – diedero il contributo attivo le plebi rurali non solo del Trentino, ma anche della Lombardia e del Veneto e giù giù nelle altre regioni della penisola dove non si trattava di certo di una scelta di campo nazionale tra italianità e germanesimo.

Semmai è da registrare nel Trentino una più accentuata separazione tra borghesia e ceti rurali, tra città e campagna, favorita questa separazione anche dalla natura dei luoghi in un paese montano spaccata da valli profonde che rendevano difficili le comunicazioni anche tra Comuni vicini. L'isolamento fisico – e Primiero, fatta riserva della sua apertura verso Feltre ne era ed è un macroscopico esempio – accentuava la distanza dai grandi centri ove pulsa la vita economica e culturale. Il Trentino di allora – ci riferiamo al 1806-1809 quando fu unificato territorialmente e politicamente come un'unica circoscrizione amministrativa nel Regno di Baviera – contava 222-226 mila abitanti ¹⁵⁾. Di

¹⁴⁾ GODECHOT JACQUES, *Le contre-revolution, doctrine et action, 1789-1804*, Parigi, 1961; ora anche in trad. it., ed. Mursia, Milano, 1988.

¹⁵⁾ Aggirarsi nei molteplici dati offerti dalle opere da noi citate a nota 10 non è facile. Le successive variazioni del territorio preso in considerazione e, senza dubbio, imprecise tecniche di rilevazione statistica danno cifre differenti. La distanza tra di esse non è tale tuttavia da far dubitare della validità del dato complessivo. Il *Sammler für Geschichte...*, cit., del 1806, e il *Tirol unter der...*, dello HÖRMANN, cit., riferendo lo stato della popolazione al 1° aprile 1809, danno un totale di circa 1000 persone in più rispetto al 1807.

Un aumento non indifferente della popolazione si sarebbe registrato nel periodo di annessione del Dipartimento dell'Alto Adige al napoleonico Regno d'Italia: 209.703 abitanti nei distretti trentini del Dipartimento, più 14.413 del Cantone di Cavalese aggregato al distretto di Bolzano, e più ancora 7.930 del Cantone di Primiero aggregato al Dipartimento della Piave; in totale 232.046.

Vedasi DEFRANCESCO SILVIO, *L'ordinamento amministrativo e tributario del Dipartimento dell'Alto Adige*, in «Archivio per l'Alto Adige», a. IV, (1909), II, pag. 254-284.

essi non più di 30 mila vivevano nei centri urbani di Trento e Rovereto, nelle cittadine minori di Riva e Ala e negli agglomerati di valle, Borgo Valsugana, Pergine, ecc. che erano in verità questi ultimi poco più di paesetti. La preponderanza del mondo rurale e, nell'economia, del settore primario dell'agricoltura era massiccia.

Nobili e clero che vivevano di lavoro altrui e di rendita di proprietà fondiaria e immobiliari non erano di sì gran numero da esasperare conflitti di classe con il ceto rurale, composto in buona parte da piccoli contadini proprietari, o con contadini salariati o con i salariati della modesta industria esistente. Nella borghesia – rare le imprese di rilevante attività piccolo industriale e commerciale – prevalevano le professioni libere, gli impieghi pubblici e l'intellettualità libera.

Nel Trentino tra Settecento e Ottocento in realtà non ci fu scontro sociale. Qualche episodio di contrasto o di propositi minacciosi di poveri contro i ricchi si ritrova ovviamente, come sempre e come dovunque, ma non in consistenza tale da assurgere a fattore generalizzato di lotta politica.

Nel Primiero la situazione non era diversa: coi suoi appena 8 mila abitanti agli inizi dell'Ottocento (un secolo dopo supererà di poco i 10.500) costituiva per la natura dei luoghi e per gli avvenimenti cui si è fatto cenno un'énclave ancor più pervasa da uno spirito immobilistico e conservatore.

Contribuì a ciò, senza dubbio, anche il progressivo ridursi dell'economia al solo settore primario. L'attività mineraria sì fiorente fino alle soglie del secolo XVII, per molte cause che non è qui mestiere di ricordare, apparteneva ormai alla storia passata ¹⁶⁾.

Dei 18-20 giacimenti sfruttati negli ultimi secoli medievali e nei primi dell'età moderna, quelli ancor coltivati tra Settecento e Ottocento non erano più che 5, il maggiore dei quali a Transacqua, di minerali ferrosi.

¹⁶⁾ Il lavoro di scavo e di lavorazione dei materiali ferrosi oltre che sull'economia incise e lasciò tracce permanenti negli usi e costumi, nell'artigianato artistico delle popolazioni della valle. Ma per la storia politica di essa rilievo maggiore ebbe l'immigrazione di minatori tedeschi che sin dall'inizio dello sfruttamento dei giacimenti vennero nel Primiero, bene accolti o chiamati per la loro esperienza e nota capacità. Molti vi presero dimora stabile, creando con le loro famiglie e nel corso delle generazioni un processo, prima di infiltrazione, poi di sedimentazione di persone di origine, di cognome e di lingua tedesca sul substrato primario di lingua italiana.

Non tanto grande il fenomeno, allora e poi, da modificare quel substrato o da

Il commercio di transito, come avviene normalmente nei periodi inquieti, subì anch'esso sensibili restrizioni «dall'epoca della rivoluzione accaduta in Francia» scriveva nel 1806 il trentino Ignazio Sardagna¹⁷⁾.

Fiorento era stato «da tempo immemorabile» il trasporto «del legname da fuoco e da fabbrica, che dalle foreste delle alpi rezie si traduce e si fluita sulle acque del Cismon e del Brenta per alimentare gli opifici, i magazzini e le aziende di Bassano... tale si è l'ordinario sistema del traffico legname che da gran tempo si pratica per la valle del Cismon e del Brenta»¹⁸⁾ verso la pianura veneta.

Agricoltura, silvicoltura e pastorizia erano dunque le essenziali fonti di lavoro e di reddito nel Primiero sul finire del secolo XVIII e ad esse corrispondeva la psicologia e l'atteggiamento politico delle sue genti.

Non v'erano allora neppure i primi segni di sviluppo dell'industria del forestiero che tanto inciderà nei tempi a noi più vicini nel modificare in positivo l'economia del paese, la mentalità dei suoi abitanti, il volto edilizio e più facili relazioni con il mondo esterno alla valle.

In un ambiente siffatto – non molto dissimile da quello delle altre valli trentine, se non per una maggior incidenza dei fattori di isolamento – le riforme amministrative, civili, invadenti anche il settore riservato alla Chiesa ebbero un effetto destabilizzante all'improvviso di un sistema di vita secolare.

sollevare problemi di minoranze nazionali, ebbe però una certa qual consistenza. Con decreto 24 settembre 1812, n. 168 (*Bollettino delle leggi del Regno d'Italia*) il vicerè Eugenio prorogava per altri 6 anni, pur dichiarando ufficiale la lingua italiana, l'uso di quella tedesca nel distretto di Bolzano, di Cles, nel Cantone di Dobbiaco e di Primiero.

Per una precisa quantificazione del problema va ricordato che nel censimento del 31 dicembre 1910, dopo un secolo intero di diretta sovranità politica e amministrazione austriaca-tirolese, i dati ufficiali segnano per il distretto di Cles 45.805 abitanti di lingua italiana e 1.887 di lingua tedesca; per il distretto di Primiero (il già Cantone del 1810) 10.663 abitanti di lingua italiana e 245 di lingua tedesca. (*Spetia-lortsrepertorium der oesterreichischen Länder*, VIII, Tirol und Vorarlberg, Wien, 1917).

¹⁷⁾ SARDAGNA IGNAZIO, *Memorie storiche ed economiche intorno al Trentino, volgarmente detto Tirolo italiano*, TRENTO, Bibl. Comun. ms. 1195; e *Prospetto pubblico economico del Dipartimento dell'Alto Adige*, ivi, ms. 65.

¹⁸⁾ FACEN JACOPO, *Del traffico per la valle del Cismone e Brenta*, BASSANO DEL GRAPPA, Bibl. Com. ms. 30-B (anno 1851).

Quelle riforme vennero introdotte inizialmente dal governo bavarese a cominciare dall'anno 1806, ispirate al principio della razionalizzazione e dell'uniformazione dell'amministrazione pubblica, togliendo di mezzo non solo privilegi e disuguaglianze, ma anche istituzioni locali di autoregolamentazione di rapporti patrimoniali e di autonomia comunale e provinciale. Quel principio fu espresso chiaramente in un'ordinanza del bavaro Commissario Generale conte d'Arco: è «necessaria condizione di un corrispondente e ben sistemato regolamento dello Stato che tutti gli Dicasteri ed Uffici, cui viene ad essere immediatamente affidata l'amministrazione della giustizia, polizia e dei beni dello Stato siano per quanto è possibile in tutte le Province di cui è composta la Monarchia, costituiti sulla base di uguali leggi organiche».

In conseguenza dell'adozione di questo sistema centralistico, mutuato dalla Baviera sul modello napoleonico, furono abolite le Regolamie maggiori e minori, sottoposte le amministrazioni comunali a controllo dall'alto e, fatto maggiore, di maggior rilievo e risonanza, dichiarata decaduta la Dieta di Innsbruck, un organo regionale di autogoverno nel quale erano rappresentati la Nobiltà, il Clero, le città e la campagna di tutte le parti tedesche e italiane direttamente o indirettamente coinvolte nel Tirolo. Anche Primiero aveva ottenuto il diritto di esser rappresentato da suoi deputati alla Dieta di Innsbruck sin dal secolo XV.

Ma l'impatto con il «mondo nuovo» non si fermava qui. Una estesa legislazione in materia ecclesiastica sottraeva a parroci e a ordinari diocesani attribuzioni e competenze secolarmente esercitate e connesse col sentimento religioso cattolico delle genti. L'istituzione dell'anagrafe civile, col trasferimento ad essa della registrazione delle nascite, dei matrimoni e delle morti, fu vista dal popolo come un atto di scristianizzazione della vita pubblica e privata. Il provvedimento che suscitò maggior opposizione (non parliamo di quelli fiscali che sempre sono causa di malcontento e spesso di rivolta) fu quello che introdusse la coscrizione militare obbligatoria, in contrasto con una singolare organizzazione di milizie volontarie per la difesa del paese congegnata ancora nel 1511 e che si attivava concretamente solo quando eserciti di provenienza esterna minacciassero di invadere il territorio del Tirolo, del Principato vescovile di Trento e altri confederati. Le compagnie di difesa, pur coordinate tra di loro, sceglievano i propri comandanti e ufficiali subalterni e costituivano in sostanza e nello spirito una proiezione in tempo di guerra di quella che era la vita comunale e valligiana in tempo di pace.

Molte, per non dire la massima parte delle riforme introdotte dal

governo bavarese, sulla scia del modello napoleonico che si richiamava alle nuove idee in materia di società civile indotte dalla rivoluzione francese, furono anticipatrici dell'evoluzione politico-amministrativa posteriore. Gli intellettuali potevano anche sul momento intuirne e condiderne la validità. Non così il clero per una difesa corporativa dei suoi acquisiti privilegi, non il popolo minuto, quello rurale in ispecie, che di quelle riforme sentiva prevalentemente il carico più pesante e più dissonante dai tradizionali modi di vita e di autogoverno locale.

3. Il conflitto aperto tra il vecchio e il nuovo mondo, un conflitto non soltanto di Sovrani e di Stati, ma di popolo contro le innovazioni politiche e amministrative, si manifestò nel Trentino nell'anno 1809.

La rivoluzione è un'idea che ha trovato una bocca di fucile, sta scritto nel rosso libretto di Mao Tze-Tung, e non era una grossa scoperta poiché nella storia è sempre stato così. Ma è necessario che le idee circolino, che si sedimentino nelle menti e nelle coscienze e che dal piano dei concetti si traducano in volontà operativa. Ciò non avvenne nel Trentino a cavallo tra Settecento e Ottocento. La bocca dei fucili non fu trovata dalla rivoluzione, ma dalle idee di conservazione e di reazione antirivoluzionaria.

Tra la primavera e l'autunno del 1809, mentre era in corso una nuova guerra tra Vienna e Parigi cui era alleato anche il Regno di Baviera, si accese nel Tirolo e nell'odierno Alto Adige un vasto movimento insurrezionale capeggiato da un oste della val Passiria, Andreas Hofer, una singolare figura di capopopolo, uscito dal popolo, che divenne allora e nella storiografia e pubblicistica posteriore sino ai giorni nostri, il simbolo del patriottismo localistico tirolese, dell'autonomia del Land e del conservatorismo.

A quel moto insurrezionale — che raggiunse la forza di opporsi in vere e proprie battaglie contro i bavaresi, uscendone vincitore — partecipò anche la gente trentina non in misura così rilevante come quella di lingua tedesca del Tirolo e dell'odierno Sudtirolo, ma neppure in misura trascurabile sì da non costituire un fatto politico degno di attenzione.

Il denominatore comune per la parte italiana e per la parte tedesca va ravvisato nel rifiuto e nella rivolta contro le riforme introdotte dalla Baviera e contro il centralismo che veniva a spegnere privilegi e costumanze di vita autonoma e che nella sua estensione negli ordinamenti della Chiesa feriva anche il sentimento religioso delle popolazioni. Per la parte tedesca ebbe un ruolo rilevante indubbiamente il sentimento della «piccola patria» come cosa propria gelosamente difesa da ogni

intromissione esterna, nonché quel singolare «patriottismo austriaco» che si identificò sempre come fedeltà dinastica alla Casa d'Asburgo, signora del Tirolo, di quello al di là e di quello al di qua delle Alpi, sin dal secolo XIV. Più problematico è il parlare dell'insurrezione hoferiana come difesa dell'identità nazionale e dell'unità della nazione tedesca, se si pone mente al fatto che si attuò contro genti della stessa lingua e cultura, i bavaresi cioè, con le quali i tirolesi avevano sempre avuto non solo vicinanza geografica ma anche di mentalità, costumi e spiritualità religiosa.

Per il Trentino il discorso è in buona parte diverso.

Comune con il Tirolo era, come già si disse, l'insofferenza verso le «leggi e gravezze» ¹⁹⁾ imposte dalla Baviera, ma non uguale era l'atteggiamento verso l'Austria. Per alcune zone del Trentino il ritorno alla situazione precedente era desiderato anche come ripresa e restituzione della signoria degli Asburgo; per altre invece si trattava di una scelta tra due sovranità ambedue straniere, quella di Monaco e quella di Vienna, cadendo la preferenza su quest'ultima poiché la sua politica era

¹⁹⁾ Così in una lettera-rapporto del 18 agosto 1809 ad Andreas Hofer, da Primiero, firmata da Angelo Michele Negrelli, Casimiro Francesco e Luigi de Bosio, e altri.

Angelo Michele Negrelli, padre di Luigi Negrelli, ebbe un ruolo di rilievo in tutte le vicende di Primiero tra il 1796 e il 1813, parteggiando sempre per il vecchio stato di cose contro le innovazioni francesi e bavaresi. Chiamato ai vertici della amministrazione comunale di Primiero, rappresentò la zona nel periodo dall'803 all'805 durante la prima dominazione austriaca sul Trentino. Nel corso dell'insurrezione hoferiana fu a capo della deputazione di difesa del Primiero contro bavaresi e franco-italici. Dopo che questi (essendo stata fiaccata l'Austria nella battaglia di Wagram e costretta nell'armistizio di Znaim del 18 luglio 1809 ad evacuare Tirolo, Alto Adige e Trentino) rioccuparono il paese e repressero anche la seconda fase dell'insurrezione, Angelo Michele Negrelli diede la sua opera in trattative con i comandi militari francesi, ad alleggerire le penalità pecuniarie imposte dai vincitori a Primiero per la sua attiva partecipazione politica e armata a favore dell'Austria. Fu però tenuto in ostaggio a Trento nel 1810 fino a che Primiero avesse saldato anche l'ultima rata della somma concordata. Nel 1811 gli fu consentito di assumere la carica di assessore per il commercio a Primiero, ma con poco successo: il commercio del legname, una notevole fonte economica della valle, come si è detto, tardava a riavviarsi. Nuove agitazioni stavano per manifestarsi e nuovi progetti insurrezionali nel 1812 con la partecipazione di uomini di Primiero e anche Angelo Michele Negrelli fu sospettato di esserne parte. Arrestato a Feltre dalle autorità d'obbedienza napoleonica, fu tradotto e custodito in prigione a Mantova e a Pallanza dall'estate del '13 alla primavera del '14.

nettamente opposta alle innovazioni sgradite al popolo trentino, quelle innovazioni che venivano dalle idee della rivoluzione francese attraverso Napoleone e il suo alleato Massimiliano di Baviera.

Questa acuta analisi dell'opinione pubblica trentina agli inizi dell'«Anno Nove» ci viene proprio dal conte Giovanni Welsperg²⁰⁾ della famiglia dinasta di Primiero. In un rapporto al re di Baviera del 15 marzo 1809, dopo la prime agitazioni in val di Fiemme contro la coscrizione militare, scriveva: «Altra volta (si riferiva evidentemente all'annessione del 1803) la maggioranza del paese non era né pro né contro l'Austria, una specie di politica di indifferentismo regnava ovunque,

²⁰⁾ Nepomuceno Giovanni di Welsperg – la casata nobiliare che dal duca d'Austria Leopoldo era stata investita nel 1401 del feudo e della signoria giurisdizionale di Primiero – era nato nel 1765 e morì a Bolzano nel 1840. Fu uomo di grande dottrina e preparazione giuridico-amministrativa e perciò richiesto di assumere cariche ed uffici da tutti i governi che si succedettero nel Trentino.

Nel 1796-97 diede opera ad organizzare le compagnie di difesa contro l'invasione napoleonica; dopo l'annessione del Trentino all'Austria il Welsperg fu nominato presidente del «Cesareo Regio Giudizio Provinciale et unitovi Capitanato Circolare ai confini d'Italia» e come tale e come capitano del Circolo di Trento fu presidente dei tribunali; restò ai vertici delle strutture politico-amministrative del Trentino anche quando questo fu annesso alla Baviera, prima come delegato del Commissario Generale per Tirolo, Sudtirolo e Trentino, il conte Carlo d'Arco, poi come Commissario Generale e Capitano del Circolo dell'Adige. Collaborò in questi suoi uffici all'azione riformatrice della Baviera, tanto sgradita al popolo trentino, ma con moderazione. Dovette tuttavia per specifico incarico del governo di Monaco assumere una condotta rigida contro il Vescovo e il Capitolo di Trento che resistevano alle innovazioni introdotte in materia ecclesiastica sino a suscitare un vero e proprio conflitto aperto tra Stato e Chiesa.

Con lo scoppio dell'insurrezione hoferiana e con l'occupazione di Trento da parte degli insorgenti appoggiati da reparti austriaci il Welsperg, che vi era rimasto legato al suo ufficio, fu invitato il 24 aprile 1809 a lasciare la città e accompagnato sotto scorta a Bressanone.

Quando i franco-bavaresi rioccuparono il Trentino sul finire dell'anno 1809 il Welsperg non riassunse più il suo ufficio.

Trascorso il periodo, dal '10 al '13, di annessione del Trentino al napoleonico Regno d'Italia, Vienna tornò ad avvalersi delle eminenti capacità del conte Nepomuceno Giovanni Welsperg e nel 1815 lo nominò Presidente del Tribunale Civile di prima istanza di Venezia.

Uomo colto, di sicura dottrina giuridica, aperto alle idee illuministiche, aderente all'organizzazione massonica, egli è quasi un simbolo del travaglio vissuto dai ceti intellettuali trentini nel concitato periodo di trapasso dal secolo XVIII al secolo XIX. La sua figura e il suo pensiero e la sua azione politica meriterebbero di essere meglio conosciuti.

anzi i sudditi del cessato Principe Vescovo di Trento erano più avversi che favorevoli al governo austriaco. Oggi si è avverato quanto essi da lungo tempo tacevano e aspettavano, cioè la libertà mediante l'intervento dell'Austria» ²¹⁾).

Era una libertà che non aveva nulla a che fare con quella nazionale, di stampo risorgimentale, né con quella connessa con l'uguaglianza predicata dalla rivoluzione francese: era anzi la libertà di conservazione di particolarismi locali, di privilegi cetuali, di frazionamento amministrativo contro la razionalizzazione e pianificazione delle strutture della vita pubblica. Vienna-Innsbruck per questi aspetti erano preferibili a Monaco e a Parigi-Milano.

L'«Anno Nove» (così semplicemente quel momento fu detto nella storiografia e pubblicistica tirolese, con accento eroicizzante e celebrativo) fu anche per il Trentino un anno in cui il popolo, specie delle valli e dei centri periferici si mosse, ma parteggiando come si è detto per la conservazione, non per la rivoluzione. Un anno greve e pesante perché le comunità locali erano chiamate a contribuzioni in danaro e in uomini per formare le compagnie di difesa, secondo i vecchi ordinamenti e le vecchie norme. Lo scopo ²²⁾ della resistenza contro i bavaresi e i franco-italici che da sud li sostenevano con le armi, era in via di massima accettato e fatto proprio dalla gente, ma non per questo i sacrifici erano più lievi, aggravati per di più da uno stato di disordine e di turbolenze generalizzato in tutto il paese, con le conseguenze facilmente immaginabili nell'economia.

Il Trentino levò un buon numero di compagnie di difesa e Primiero non mancò di distinguersi in ciò. Appena iniziata l'insurrezione volontari e regolari austriaci da Primiero esplicarono una attività militare contro i franco-italici delle finitime zone del Veneto, Belluno, Feltre, Bassano in azioni occasionali e brevi che rivelavano tuttavia l'animo della gente. Angelo Michele Negrelli ne assunse un ruolo organizzativo

²¹⁾ PEDROTTI PIETRO, *La sommossa del marzo 1809 in Valle di Fiemme*, in «Studi Trentini», a. VIII (1927), pag. 225-239.

²²⁾ «Combattiamo per Dio, per la religione e la patria» annunciava Andreas Hofer nel suo proclama del 4 agosto 1809; e in quello del 10 settembre ringraziava «l'aiuto del Cielo (che) ci liberò... dalle mani di un nemico che... non rispetta la religione...». Prescriveva, poi, che fossero santificate le feste, vietati i balli, il girar di notte, il frequentar le osterie durante le ore dei riti religiosi, che fosse denunciata la paternità dei figli nati fuori del matrimonio, «impedita l'immortalità e il vizio e promossa la religione cristiana e la virtù».

e si arruolò egli stesso in un battaglione di regolari e volontari carinziani. Con lui si ricorda spesso la diciottenne Giuseppina Negrelli, animosa e ardita combattente, e Antonio Sartori e Casimiro Bosio, tutti di Primiero.

Un'insurrezione come quella hoferiana, seppur sostenuta dalle armi austriache, poteva avere, come ebbe, un grande significato politico per le genti tirolesi, ma il suo successo finale era inevitabilmente condizionato dall'esito della guerra tra l'impero napoleonico e l'impero degli Asburgo. Quando questi deposero le armi, anche la sorte delle milizie di Andreas Hofer era segnata. Per di più Napoleone e Francesco I si avviarono verso un patto di alleanza e nel corso delle trattative che portarono alla pace di Schönbrunn del 14 ottobre 1809 Andreas Hofer fu brutalmente sacrificato: Vienna non si curò affatto di garantirgli l'immunità e la vita.

L'ultima fase dell'insurrezione hoferiana, dopo l'armistizio di Znaim del 18 luglio, era stata del tutto inutile, poiché la sorte del Tirolo, Sudtirolo e Trentino era già stata segnata. Quando la notizia si era sparsa una grande delusione colpì gli insorgenti: non si voleva credere che l'Austria li avesse così abbandonati, dopo tanti sacrifici. La ripresa del moto insurrezionale dopo l'armistizio non portò che vani sacrifici e dolori, e fu un grave errore favorito dalla mancata precisa informazione da parte di Vienna e dalla incolpevole ma tragica illusione di Andreas Hofer, che ancora qualcosa si potesse salvare.

La costernazione fu grande dovunque; i responsabili delle comunità locali e delle Deputazioni di difesa non sapevano più che fare, se continuare la lotta o aquietarsi. Anche Primiero fu colto dalla necessità di una scelta che avrebbe gravato sulla popolazione.

Ne è testimonianza una nobile lettera di Angelo Michele Negrelli e altri, nella quale si supplica Andreas Hofer per avere una sicura informazione e un consiglio sincero ²³).

²³) Merita di esser conosciuta nella sua interezza la lettera di Angelo Michele Negrelli, poiché rappresenta in modo egregio e con lucida immediatezza il cruccio comune d'allora in tutto il movimento degli insorgenti. Ne trascriviamo dallo Zieger (cit. a nota 2) il testo.

«Al Signor Comandante supremo di Passiria
Andrea Hoffer

Primiero, li 18 agosto 1809

«La nostra giurisdizione, situata nell'estremo confine del Tirolo italiano dalla parte del bellunese e feltrino, si trova presentemente nella massima costernazione,

E la scelta, coerentemente con l'azione di Andreas Hofer, fu quella di continuare nell'insurrezione. Non tutto il Trentino rispose all'ordine di leva in massa emesso da Andreas Hofer il 1° settembre 1809, un mese e mezzo dopo che la partita sul piano delle intese tra Vienna e Parigi poteva già considerarsi chiusa. Molti Comuni e Deputazioni di

ed irresolutezza. Dopo di essersi armata fino dalli 19 aprile, e di aver sostenuto la più costante, e vigorosa difesa con un immenso dispendio, ella si è trovata costretta a cedere alla sorte comune, e sugli eccitamenti, ed ordinazioni dei Signori Generali, e comandanti austriaci, di sciogliere le compagnie, ed abbassare le armi.

Appena ciò seguito fummo inondati dai Francesi, che peraltro non entrarono dentro dei nostri confini, che di pochi tratti di terreno. Ci fulminarono però di ordini, di proclamazioni, ci minacciarono stragi, e rovine, ed abbiamo dovuto venir a trattare con essi, sottometterci all'imperiosità delle circostanze, e trovandoci sgraziatamente lontani da qualunque soccorso, ed abbandonati incomprensibilmente dall'Austria, cercar con altri mezzi la nostra pericolante salvezza, avendo dovuto perfino assoggettarci alla dura necessità di consegnare in parte delle armi, e della munizione.

Sebbene tutto il Paese fremesse di una rabbiosa passione per sentirsi abbandonato dall'Austria, pure con forza ha potuto subito, atterrito anche dallo spavento, mettersi in una specie di calma; ma quando poi incominciarono a giungere gli ordini da Trento che ci dichiarano Bavari; che c'impongono le stesse leggi e gravezze di prima; ma quando il popolo ha incominciato a sentire che il Signor Comandante Supremo di Passiria non vuol cedere, ma che anzi fa dei progressi sull'inimico ma quando finalmente seppe, che anche la valle di Fiemme ripigliò le armi con tanti altri paesi, che le avevano già deposte, questo popolo divenne fanatico, né si può più contenere dentro alcun limite.

Senza considerare, che siamo pochi, che non abbiamo munizioni, che ci mancano armi, che scarseggiamo di viveri, e che più di tutto siamo privi di denaro, egli vuol armarsi, e mettersi sulla difesa.

Si affronta e disprezza chiunque cerca di consigliarlo altrimenti, e non è più suscettibile di alcuna esortazione. Noi però che abbiamo la fortuna di godere la buona opinione, e la stima di questo medesimo popolo, che siamo stati sempre alla testa della Deputazione di difesa, noi che abbiamo bensì, e l'Austria, e l'interesse della cara patria radicati nel più profondo del cuore, ma che dall'altro canto conosciamo, anche in mezzo alla nostra passione, il nostro imminente pericolo, e la nostra vera critica situazione, noi abbiamo risolto di spedire persone di tutta nostra confidenza a trovare, ed abboccarsi con Ella, Signor Comandante.

Noi lo supplichiamo, noi lo scongiuriamo a volerci consigliare, ed istruire per saperci dirigere. Col Signor Giorgio Luigi Piazza, che fu altresì uno dei zellanti capitani delle nostre compagnie, e che gli si presenterà con questa nostra lettera, noi lo preghiamo ad usare tutta la confidenza. Si tratta della salvezza, o della rovina assoluta della nostra cara patria, e di tutti noi. L'interesse è sommo. Noi osiamo sperare, ch'Ella non avrà riguardi a farci delle confidenze, a darci dei salutari consigli. Dal medesimo sentirà a voce il dippiù, che per non attediarla omettiamo,

difesa adottarono la tattica del rinvio e della tergiversazione per sottrarsi alle richieste contribuzioni di danaro e di uomini, o corrisposero in misura limitata e inferiore ²⁴⁾). Ormai la situazione volgeva verso l'anarchia e i Comuni e le popolazioni miravano ad uscire da essa con i minori danni possibili. A fine agosto il Trentino era di nuovo in mano degli insorgenti hoferiani, ma a fine settembre i franco-italici avevano già occupato Rovereto e Trento e si apprestavano a sferrare l'offensiva finale puntando su Bolzano e il Sudtirolo, mentre i Bavaresi avrebbero marciato su Innsbruck e il Nordtirolo. Il 14 ottobre, lo stesso giorno in cui fu firmata la pace di Schönbrunn, il generale Vial invitava perentoriamente gli insorgenti a deporre le armi e a tornare alla quiete. Ma i moti rivoltosi, ormai erano solo tali, proseguirono invece a macchia in qualche valle trentina. I napoleonici trattarono allora gli insorgenti come «briganti» e in quella situazione confusa vi fu in realtà anche spazio per una sorta di brigantaggio politico con tutte le conseguenze di rito: arresti, processi sommari, condanne a morte e fucilazioni. Lo stesso Andreas Hofer finirà così la sua vita a Mantova il 20 febbraio 1810 per sentenza di un tribunale militare francese.

L'«Anno Nove» si chiudeva con la sconfitta militare dell'Austria, con il fallimento dell'insurrezione hoferiana, con un Trentino stremato e dilacerato internamente in attesa delle sua futura sistemazione nel quadro generale della carta politica d'Europa, secondo i patti tra vincitori e vinti.

4. Fu col trattato di Parigi fra Napoleone e la Baviera, del 28 febbraio 1810 che, esclusa ogni rivendicazione dell'Austria sul territorio tirolese e trentino posseduto prima della pace di Presburgo, venne decisa la sorte del paese. La Baviera avrebbe ceduto a Napoleone, che

ma solo dobbiamo prevenirla, così esigendo i doveri della nostra carica, che in caso di un nuovo ben consigliato armamento noi manchiamo degli articoli i più necessari, i quali dobbiamo aver l'ardire di supplicarla in mentre, che ci protestiamo colla maggior stima e considerazione

devotissimi

Angelo Michele Negrelli

Casimiro Franceso e Luigi de Bosio

Luigi Savoj

Francesco de Zorzi

Marquardo de Pasotti»

²⁴⁾ Ne abbiamo fatto un'analisi documentata nella nostra opera citata a nota 10, pag. 81-113.

l'avrebbe annesso al Regno d'Italia, un territorio a sud del Brennero abitato da 280-300 mila anime. Allora i popoli erano trattati così: se ne decideva il destino con riguardo al potenziale fiscale e di soldati che il territorio ceduto e acquisito poteva esprimere a vantaggio dei nuovi sovrani.

Per il Trentino vero e proprio le ragioni di annessione al Regno d'Italia con la sua capitale a Milano erano reali e obiettive con riguardo alla comunità di lingua e di nazionalità. Ma poiché il Trentino non contava allora un numero di abitanti pari a quello fissato nel trattato di Parigi, i confini del territorio annesso al Regno d'Italia col nome di «Dipartimento dell'Alto Adige» (quello di Verona era stato denominato «Dipartimento dell'Adige») furono spinti più a nord della linea di demarcazione linguistica, fin sopra Bolzano, a quella che fu chiamata la «linea napoleonica» che correva dal passo di Dobbiaco a Chiusa in val d'Isarco e di là sino al Cevedale. Furono così comprese nel Dipartimento dell'Alto Adige anche consistenti minoranze di lingua tedesca.

Anche il periodo di annessione al Regno d'Italia fu breve: dal 10 giugno 1810 al 30 ottobre 1813 giorno in cui l'ultimo presidio di franco-italici asserragliato a Trento si arrese alle truppe regolari austriache. Ma già lungo tutto il mese i napoleonici erano andati via via sgombrando il Trentino sotto l'incalzare dei reparti austriaci e di volontari tirolesi che avevano ripreso, seppur in tono minore, l'insurrezione del 1809.

La sconfitta di Lipsia del 19 ottobre 1813 aveva segnato già di per sé la fine dell'Impero napoleonico e del Regno d'Italia.

Pur nella sua breve durata l'opera riformatrice nel Dipartimento dell'Alto Adige fu intensa e profonda. L'impero napoleonico e il Regno d'Italia nati dagli eventi della rivoluzione francese avevano, a dir il vero, conservato poco più del ricordo di essa e nomi e aggettivi nella terminologia politica e amministrativa, ma nella sostanza avevano escluso l'esercizio effettivo della sovranità popolare, della democrazia, dell'autogoverno e delle libertà locali. Napoleone a Parigi e a Milano aveva costruito un modello di Stato autoritario, centralistico e burocratico, nel quale ogni potere discendeva dal vertice alla base. Eppure l'opera di svecchiamento e di modernizzazione della società civile fu possibile allora con questo drastico sistema che lasciò traccia profondissima nella storia anche dopo il suo crollo.

Le riforme introdotte nel Trentino non solo non erano di indirizzo diverso da quelle iniziate dal governo bavarese, ma anzi lo accentuavano e lo estendevano a tutti i settori della vita pubblica.

La popolazione tuttavia non reagì contro di esse come aveva reagito contro quelle bavaresi, forse per la stanchezza e il ricordo recente dell'inutile insurrezione del 1809, molto più – riteniamo – perché avvertiva la maggior forza dell'Impero e del Regno d'Italia rispetto a quella di Baviera.

Certamente il volto del Trentino in quei tre anni cambiò, nell'ordine e nella regolarità della vita pubblica.

Il Dipartimento era retto da un Prefetto che risiedeva a Trento; era suddiviso in cinque Distretti (Trento, Bolzano, Rovereto, Riva e Cles) retti da sottoprefetti, distretti suddivisi alla loro volta in Cantoni, 20 in tutto. Tra questi non v'era il Cantone di Primiero perché, come già detto, aggregato al Dipartimento della Piave. Nel quadro di questa pianificazione amministrativa si provvide anche a ridurre drasticamente il numero dei Comuni, aggregando i più piccoli ai centri maggiori: da più di 400 che erano nell'intero Dipartimento furono ridotti a poco più di 200. E questa riforma non piacque affatto alla gente, né a quella trentina né a quella tirolese che era da secoli avvinta a vivere autonomamente in piccole e piccolissime comunità locali, rurali e montane, e ad autoamministrarsi il patrimonio comune.

La mano riformatrice calò su tutti i settori della vita pubblica, da quello dell'amministrazione della giustizia, a quello fiscale, a quello scolastico sempre nel principio della razionalizzazione e uniformazione dei poteri politici e amministrativi, e della centralizzazione burocratica. Anche senza scendere nei dettagli ²⁵⁾ si può tranquillamente dire che il Trentino in quei tre anni nei quali appartenne al Regno d'Italia mutò radicalmente, respirando il paese e la sua gente una nuova atmosfera di tempi nuovi. Basti pensare all'importanza morale e politica che ebbe l'introduzione avvenuta già il 1° luglio 1810 del Codice Napoleonico; e l'istituzione della Camera di Commercio, arti e manifatture, entrata in attività a Bolzano il 13 febbraio 1811; e le nuove disposizioni in materia di diritto commerciale che rimasero in vigore nei territori del Dipartimento per lungo tempo ancora dopo la caduta del Regno d'Italia, volute dalla popolazione anche di lingua tedesca e accordate dall'Austria ad una sua legge sino al 1863 ²⁶⁾. Né si può dimenticare che il

²⁵⁾ Rinviamo anche per ciò al nostro volume citato a nota 10, cap. IV, Il Trentino nel Regno italiano, pag. 117-186.

²⁶⁾ MENESTRINA FRANCESCO, *La legislazione civile del Dipartimento dell'Alto Adige*, in «Archivio per l'Alto Adige» a. IV (1909) fasc. II, pag. 228-253.

governo del Regno d'Italia promosse una attività conoscitiva con indagini sistematiche nel settore dell'agricoltura, Cantone per Cantone, delle quali è rimasta preziosa documentazione negli «Annali dell'agricoltura del Regno d'Italia».

Un'opera riformatrice così estesa e penetrante, ma improvvisa, se raccolse consensi nei ceti intellettuali e borghesi e anche in qualche frangia del clero più illuminato, non poteva non sollevare anche dissensi nella grande massa della popolazione, specie di quella rurale politicamente impreparata. I motivi di frizione erano più o meno gli stessi che si erano avuti durante il periodo di governo bavarese: rimaneggiamento delle circoscrizioni comunali e abolizione delle strutture di autogoverno locale, di cui si è già detto; coscrizione militare obbligatoria; politica nei rapporti tra Stato e Chiesa. In cinque leve successive dall'ottobre 1810 all'aprile 1813 fu imposto al Dipartimento un contingente di poco meno di 3.000 uomini, trascinati a combattere e a morire non per il proprio paese e lontani da esso.

Non era una situazione diversa da quella degli altri territori signorreggiati da Napoleone, ma non per questo se ne sentiva meno la gravità.

Quanto alle riforme che attenevano ai rapporti Stato-Chiesa basterebbe dire che esse erano ispirate al principio della laicità dello Stato e alla subordinazione ad esso della Chiesa. Il vescovo di Trento fu reimpresso nella sua diocesi, ma dovette però prestare il prescritto giuramento di fedeltà allo Stato, aderì alle dottrine della Chiesa gallicana, si recò a Parigi nel maggio 1811 per partecipare ai lavori del Consiglio nazionale per le questioni religiose. Ma della politica napoleonica in materia ecclesiastica ciò che ebbe più larga risonanza in tutto il Trentino fu la sistematica soppressione delle numerose congregazioni religiose e dei conventi e monasteri, maschili e femminili (con eccezione degli ospitalieri, delle suore di carità e delle case per l'educazione delle fanciulle) con l'incameramento dei loro beni mobili ed immobili. Era un processo riformatore già avviato, a dir il vero, da Giuseppe II e seguito anche dal governo bavarese, ma condotto a termine nel periodo napoleonico sino al dettaglio, sì che l'Intendente di Finanza del Dipartimento poteva comunicare il 5 novembre 1811 che «tranne il clero secolare e qualche fraternita del S.S.mo non esiste in questo dipartimento altra congregazione».

5. Nel ventennio tra il 1796 e il 1815, quando la bufera napoleonica si quietò definitivamente, in Trentino si ebbero 5 periodi di governi provvisori (3 francesi e 2 austriaci) 3 anni di sovranità austriaca, 3 anni

di sovranità bavarese, quasi 1 anno di stato insurrezionale capeggiato da Andreas Hofer, 4 anni di annessione al Regno d'Italia, 2 anni di rinnovata sovranità austriaca. La sorte del Primiero non fu diversa se non per qualche differenza di date.

Il tormento economico e finanziario subito, il contributo di sangue pagato nelle compagnie di difesa e per la coscrizione obbligatoria non furono lievi, ma maggiore ancora fu il travaglio psicologico e politico della popolazione e quello morale quando le nuove idee e i nuovi criteri di organizzazione della società civile intaccavano la sfera religiosa e chiesastica.

In vent'anni la popolazione si era sentita chiamare ad accogliere le nuove idee o a respingerle in nome della libertà, e ad impugnare le armi contro un nemico che era l'amico di ieri e contro l'amico divenuto nemico di oggi, in nome della fedeltà alla patria e alla nazione contro l'oppressore a volte francese, a volte austriaco e tirolese, a volte italiano.

L'arciduca Giovanni d'Austria nel 1809 si indirizzava agli italiani del Veneto chiamandoli «compatriotti» non tanto perché egli era nato in Toscana, ma per eccitarli a insorgere in nome della comune patria, che sarebbe stata quella austriaca, contro l'oppressore Napoleone. E questi con le parole del prefetto Smancini – si è già detto – si rivolgeva ai trentini esaltandoli come «italiani per uniformità di costumi e di linguaggio» finalmente riuniti nel 1810 alla loro nazione.

Quale fosse la sua nazionalità la popolazione trentina lo sapeva benissimo, dall'intellettuale più colto al popolano più incolto. Era stato anzi proprio il popolo minuto, senza bisogno di dottrine e di meditazioni storiche, a conservarla nei secoli con l'uso generalizzato e permanente della lingua italiana, nel linguaggio e nella narrativa popolare, cogli usi e coi costumi, col diritto consuetudinario, familiare e pubblico. E tanto più lo sapeva la classe colta esprimendo quella nazionalità nella produzione artistica, letteraria e di pensiero lungo tutto il corso dei secoli, come realtà indiscussa e che non ha neppur bisogno di essere affermata tanto è naturale. È con la metà del Settecento che in coincidenza con avvenimenti locali di contrasto con le vicine amministrazioni del mondo tirolese ed austriaco, e poi in riflesso delle idee esportate dalla Francia rivoluzionaria, il principio di nazionalità incomincia ad essere coniugato in chiave politica.

Non citerò il troppo noto sonetto del roveretano Clementino Vanetti, del 1790, che apprezzo molto quando decisamente afferma che «ita-

liani noi siam, non tirolesi» e non apprezzo affatto invece quando deride questi nostri vicini di altra lingua.

Ma ricorderò che la questione se Principato vescovile di Trento e Tirolo fossero proprio la stessa cosa, fu esplicitamente posta quando nel 1778 uscì alle stampe una carta geografica di Francesco Manfroni nella quale il Principato e Vescovato di Trento erano segnati come «parte meridionale del Tirolo». Il Capitolo di Trento protestò allora apertamente, e il letterato Clemente Baroni sul «Giornale Enciclopédico di Vicenza» nel dicembre del '79 espose le ragioni sia geografiche, sia politiche, sia nazionali per le quali era inaccettabile la disinvolta assimilazione del Trentino nel Tirolo.

Per il Roveretano e per il Primiero v'è a dire che essi erano caduti effettivamente nella sovranità degli Arciduchi d'Austria e Conti del Tirolo già da tre, rispettivamente da quattro secoli. Ma se per essi non valevano le ragioni politiche che valevano per il Principato, sussistevano tuttavia quelle geografiche e nazionali a distinguerli dal Tirolo.

Antonio Zieger, scrivendo nel 1933, si era posto il problema se quel sonetto del Vanetti dovess'essere considerato un punto di arrivo o di inizio dell'autocoscienza nazionale italiana della gente trentina e concludeva col giudicarlo un punto di arrivo «dopo un periodo di lotta, di un quarantennio di lavoro aspro e tenace per lo sviluppo del concetto nazionale». Eccessivo quel giudizio, che si comprende solo per il clima politico del tempo in cui fu scritto. Ma ora, invece, una certa qual storiografia e pubblicistica locale trentina, operando in indirizzo opposto e condizionata anch'essa, piegherebbe volentieri a sottolineare i nessi di sovranità e politici esistenti fra Trentino e Tirolo e Austria, e a disattendere la differenza di nazionalità, con la conseguenza di creare confusioni sul passato e sul presente della storia trentina e di sollevare vani interrogativi sul carattere della gente, di qualche zona, di qualche famiglia o di qualche uomo.

Della sua nazionalità italiana la gente trentina non fa neppure oggetto di discussione: le voci degli intellettuali esplicitamente la affermano dalla metà del Settecento in poi, quando, come già si osservò, il principio di nazionalità è coniugato in chiave politica, e poi nel Risorgimento sarà assunto quale criterio discriminante per la formazione degli Stati nazionali contro gli Stati storici.

Così, ad esempio, Francesco Frisinghelli nella sua memoria letta alla Roveretana Accademia degli Agiati il 30 luglio 1752 si chiedeva perché ai trentini «italiani nati e per tali ad ogni segno e carattere riconosciuti... si vorrà questo pregio e nazione togliere o negare». E

quanto all'appartenenza del Trentino ai Paesi italiani o tedeschi e alla sua annessione territoriale ai primi o ai secondi, gli studenti trentini dell'Università di Innsbruck riuniti nel club giacobino del 1794, hanno una posizione e una visione chiarissima: «...Della Germania ce ne occupavamo poco; volevamo solo che la parte meridionale del Tirolo fosse unita a una nostra italiana Repubblica perché pensavamo che ad essa appartiene per lingua e carattere dei suoi abitanti e ritenevamo necessario che per la conservazione degli stessi fosse così collocata...»²⁷).

Erano voci, questa ed altre, lucidissime ma di intellettuali. Il popolo minuto non si pone quei problemi o se li pone quando uomini ed eventi lo obbligano a riflettere sul concetto di patria. Cos'è essa? È la grande Nazione politicamente unita in uno Stato che il popolo trentino non ha ancora conosciuto, perché quella italiana non esiste ancora come unità statale, e da quella austriaca si differenzia per lingua e cultura? o è la «piccola patria» locale, quella della valle, del paese ove l'uomo è nato e sono nati i suoi padri?

È più straniero l'imperatore di Parigi, il re di Baviera, il vicerè di Milano o l'imperatore d'Austria e Conte del Tirolo, paese con cui il Trentino ha avuto secolari rapporti politici e amministrativi?

Ed ecco dunque che in occasione dell'insurrezione tirolese del 1809 anche la popolazione trentina partecipa alla lotta sotto le bandiere di Andreas Hofer perché egli si batte per la «piccola patria» per la continuità dell'assetto amministrativo tradizionale. E risponde positivamente anche agli eccitamenti che le vengono dal barone Hormayr – il regista dell'insurrezione, – perché giovani e vecchi combattano «für Kaiser und Vaterland, für Freiheit... für das grosse Wert der Erlösung...»²⁸). Vaterland è per lui il sentimento dinastico di lealtà verso l'imperatore, nei cui domini sta anche la «piccola patria» quella dei tirolesi e quella dei trentini.

È con questi parametri interpretativi che va letta, con riguardo alla questione nazionale, la partecipazione delle valli trentine, più che delle due città, all'insurrezione hoferiana, partecipazione che nella valle di

²⁷) BARONI CAVALCABÒ GIANPIERO, *Der Jakobiner Klub in Innsbruck im Jahre 1794*, in «Europäisches Magazin», Norimberga 1813. Il Baroni era uno degli affiliati al Club.

²⁸) Nella edizione popolare della *Filippica* di Giuseppe von Hormayr Hortenburg distribuita in migliaia di copie in tedesco e in italiano all'inizio dell'insurrezione.

Primiero fu particolarmente rilevante, senza esaltarla al di là del dovuto quasi fosse una scelta di campo tra le due nazionalità, quella austrotedesca e quella italiana in mezzo alle quali il Primiero con l'intero Trentino si trovava geograficamente, ma non linguisticamente e culturalmente, appartenendo per questi elementi essenziali alla nazionalità italiana.

L'oscillazione e l'alternativa tra il rinforzare i legami con la «piccola patria» intesa come un *separatum* di istituzioni locali e il convergere verso la grande patria come Nazione territorialmente e politicamente unita non fu proprio soltanto della gente trentina e di una sua visione limitata, chiusa e rusticamente egoistica.

Anche tralasciando il dibattito dottrinale del primo romanticismo sorto su questa tema, va pur ricordato che il «caso trentino» non è stato diverso da quello di altre regioni e città d'Italia. Il regionalismo e il municipalismo «delle piccole patrie» travagliarono l'Italia per tutta la prima metà dell'Ottocento, e anche dopo la conclusione del processo di unificazione. V'era stato, ad esempio, chi, come lo storico Carlo Botta proponeva come assetto ottimale europeo ed italiano il frazionismo dei vecchi Stati storici prenapoleonici, indicava come modello la minuscola Repubblica di San Marino ed esaltava appunto Andreas Hofer quale eroico patriotta, difensore della sua «piccola patria» con le sue avite istituzioni e consuetudini contro il rullo uniformatore del centralismo francese.

6. La cultura trentina negli anni del trapasso tra Sette e Ottocento subì, per dir così, quasi una stasi sia nella quantità sia nella qualità della sua produzione, e gli influssi diretti del pensiero rivoluzionario francese furono nel complesso assai scarsi.

Si ricordano episodi, iniziative cospirative, espressioni scritte ed orali, singole persone e qualche gruppetto, catalogabili tutti sotto il comun denominatore di «giacobinismo», ma è più grosso il termine usato che la realtà rappresentata.

La gran cultura trentina, grande non soltanto in rapporto alla modestia dell'ambiente in cui si sviluppa, ma in sé, si colloca sia per la sua espressione sia per l'indirizzo dottrinale, cronologicamente e ideologicamente nella seconda metà del Settecento in connessione con il generale moto illuministico e razionalistico dell'Europa del tempo.

Il conservatorismo austriaco-tirolese e il riformismo bavarese e napoleonico hanno avuto efficacia – in senso inverso – nel condizionare l'orientamento dei ceti intellettuali medi, delle professioni liberali, degli impieghi ed uffici, dell'insegnamento non universitario.

La grande cultura trentina, quella di risonanza europea, non mu-
tua le sue idee e le sue dottrine dalla rivoluzione francese e la precede.

Alcuni dei suoi maggiori esponenti giunsero a vederne la traduzione
negli ordinamenti politico-amministrativi durante i governi provvisori
di occupazione francese del Trentino, ma la maggior parte di essi
erano usciti di vita prima del 1796 o poco dopo.

Fu la seconda metà del Settecento una stagione di eccezionale
fioritura degli studi umanistici e scientifici: Girolamo Tartarotti di Ro-
vereto riconduceva la storiografia all'analisi critica del documento, po-
nendola come prevalente sulla tradizione acritica; Carlo Antonio Marti-
ni di Revò in Val di Non, insigne giurista, docente di diritto a Vienna,
fu vicepresidente del Tribunale Supremo e collaborò alla redazione del
Codice Civile austriaco; Felice Fontana, di Pomarolo naturalista di fama
europea, operò nella illuminata Toscana dei Lorena; il fratello Gregorio
Fontana fu professore di filosofia e matematica nell'Università di Pavia;
Francesco Malfatti, di Ala, matematico, anch'egli professore universita-
rio; Slop Giuseppe di Cadine, astronomo; Giovannantonio Scopoli di
Cavalese, botanico ed entomologo professore all'Università di Pavia;
Giambattista Borsieri, di Civezzano, medico e professore all'Università
di Pavia; Carlo Firmian di Mezzocorona, governatore generale della
Lombardia austriaca; e Francesco Vigilio Barbacovi che di quella gene-
razione di dotti visse più a lungo, sino al 1825, giurista che col suo
«Codice giudiziario nelle cause civili» tentò di svecchiare l'amministra-
zione della giustizia nel morente Principato vescovile di Trento, codice
considerato tra i migliori del suo tempo.

Parrebbe di dover registrare una prevalenza di studi naturalistici
su quelli filosofici-politici, storici e ideologici, se non si ricordasse Carlo
Antonio Pilati, di Tassullo in Val di Non, uomo di respiro europeo per
eccellenza, acceso sostenitore del giusnaturalismo, delle riforme della
società civile e della Chiesa e non insensibile alle aspirazioni nazionali
di indipendenza di tutti i popoli. Il suo pensiero si era sviluppato
autonomamente convergendo su molti dei principi che furono a base
della rivoluzione francese. Anche per questo egli fu scelto come Presi-
dente del «Consiglio Superiore del Trentino e del Tirolo Meridionale»
istituito dal generale napoleonico Macdonald quando i francesi rioccu-
parono Trento agli inizi di gennaio 1801. A segretario del consiglio fu
nominato un uomo che trentino non era, ma che rappresentò qualcosa
anche nella storia trentina: Giandomenico Romagnosi. Pretore a Trento
dal settembre del 1791 al settembre 1792, vi si fermò anche dopo aver
deposto la carica, esercitando l'avvocatura. A lui si deve, tra l'altro,

anche un iniziale tentativo di istruire la gente sui principi di libertà ed uguaglianza proclamati dalla rivoluzione del 1789 ²⁹⁾ e la sollecitazione rivolta al Magistrato Consolare di Trento nell'ottobre del '96 – subito dopo la prima venuta dei francesi – di cogliere l'occasione per riformare le leggi cittadine e la pubblica istruzione secondo lo spirito dei nuovi tempi.

Tutto il Trentino, dalle sue valli e non solo dalle città, aveva contribuito a quell'eccezionale fioritura d'alta cultura, e tra le due città la piccola Rovereto come prima: in essa l'Accademia degli Agiati fondata nel 1751 fu realmente un centro culturale vivacissimo e intonato allo spirito dei nuovi tempi. Ma la ricaduta sul territorio, in quanto promozione ad una diffusione delle nuove idee nella più vasta opinione pubblica, non fu corrispondente al valore della produzione culturale. La massima parte dei dotti che abbiamo ricordato insegnò in Università italiane e straniere, ma fuori del Trentino poiché quivi un'Università non v'era. Se per il progresso delle scienze, delle lettere, del pensiero giuridico e politico ciò non ha rilevanza, poiché la vera cultura è per sua stessa natura internazionale, per il Trentino la ebbe, e rilevante in segno negativo. La gloriosa Accademia degli Agiati supplì per quel che poté, ma non al punto di rivoltare una situazione – durata invero sino ai tempi nostri e solo ora in via di risanamento – una situazione di squilibrio tra il potenziale culturale e la sua ricaduta in positivo sul territorio.

Le conseguenze si sentirono anche sul piano politico e sociale. Non mancò un ceto di borghesia intellettuale che coltivasse gli studi letterari, storici e giuridici con serietà e dignità, ma non ebbe la forza nei decenni a cavallo tra Sette e Ottocento di esplicare una sufficiente opera di intermediazione tra le grandi e innovatrici correnti di pensiero e la generale tendenza conservatrice dell'opinione pubblica popolare.

In quei decenni le nuove idee furono per dir così poste in incubazione. Ma il periodo di preparazione di una nuova classe dirigente trentina nella cultura e nella politica sarà trasferito nei decenni successivi, quando nonostante il clima della Restaurazione sarebbero penetrati anche nel Trentino gli ideali e gli impulsi del moto culturale, civile e politico del Risorgimento.

²⁹⁾ Pubblicò infatti a Trento due opuscoli divulgativi, nel 1792 *Cos'è l'uguaglianza*, e nel 1793 *Cos'è la libertà*.

LA FIGURA DI LUIGI NEGRELLI UOMO E SCIENZIATO

di ZARA OLIVIA ALGARDI *)

1. Ancora nel vigore delle forze e delle speranze, ma tuttavia assai prossimo alla fine della vita, il 14 settembre 1858 Luigi Negrelli pronunciò le ultime sue parole in pubblico sul Canale di Suez.

Si trovava in una città adriatica da lui tanto amata, e che lo amava: Trieste. Erano giorni importanti, non solo per il congresso delle ferrovie che era in corso e al quale egli partecipava come ispettore generale delle ferrovie dell'impero asburgico, ma perché Negrelli, che più volte dall'anno precedente era stato costretto a rinviare un nuovo viaggio in Egitto, intendeva affidare all'arciduca Massimiliano, personalmente, la documentazione dei suoi progetti per il Canale, del quale l'arciduca era convinto fautore: negli ultimi mesi il governo di Vienna aveva dato segni di cambiamento della sua politica di sostegno, e la polemica con l'ingegnere inglese Stephenson aveva contribuito ad offuscare la sicurezza di Negrelli in una prossima realizzazione dell'impresa.

Invitato da Massimiliano, Negrelli si recò a Miramare – il bianco castello proteso sul mare la cui costruzione era iniziata due anni prima e sarà completata nei particolari l'anno seguente – e gli consegnò il materiale tecnico che aveva portato con sé: il fatto è testimoniato dalle ricerche compiute poco meno di un secolo più tardi dal pronipote dottor Alessandro Negrelli, il quale ritrovò, e fece pervenire all'ingegner Adami di Trento, fotocopia di alcuni elaborati con la firma di Luigi Negrelli, che erano custoditi a Vienna nel così detto «archivio messicano» che, a causa delle due guerre, aveva seguito fortunate vicende. Non so quali e quanti piani, disegni, progetti Negrelli abbia consegnato.

*) Professore all'Università di Firenze.

all'arciduca oltre al materiale ritrovato: ma non appare verosimile che si sia limitato ad alcuni elaborati del 1847.

La città di Trieste, nell'idea di Negrelli che era anche quella del ministro Bruck, doveva essere il punto più importante della rete di ferrovie europee, in vista di una comunicazione diretta con l'Estremo Oriente, della quale il Canale di Suez sarebbe stato protagonista. Disse Negrelli, quel 14 settembre, durante un banchetto al quale partecipavano i congressisti: «dalle rive dell'Adriatico lancio un evviva alla sempre maggior estensione delle comunicazioni per mezzo del taglio dell'Istmo di Suez».

Le sue aspirazioni di uomo, proteso verso mete ideali di comunicazione spirituale oltre che commerciale tra gli uomini, convergevano con le sue aspirazioni di scienziato, verso l'attuazione di quel progetto al quale aveva lavorato con tutta la sua competenza e la sua genialità.

Se si dovesse esprimere con una sola parola la nota caratteristica che accomuna Luigi Negrelli uomo e Luigi Negrelli scienziato, si dovrebbe dire: «armonia». L'armonia infatti è un dato saliente della personalità di Negrelli, e non vi è frattura alcuna né discordanza tra il suo essere e agire di uomo e tra il suo essere e agire di scienziato, così come non vi è dissonanza tra le idee da lui professate e coerentemente praticate come uomo, e le idee da lui sostenute e attuate come scienziato.

Nel campo dei rapporti umani come in quello della scienza, Negrelli ebbe sempre come guida i valori della rettitudine, della lealtà, della generosità, della solidarietà umana, del superiore interesse.

Se fu da una parte uomo sollecito del bene dei suoi familiari e dei suoi amici, fu dall'altra parte, nella sua attività di ingegnere, sempre preoccupato del risultato sicuro e utile delle sue opere e dei vantaggi per le popolazioni cui erano destinate. Tutta la sua vita sta a dimostrare che mai egli pose in primo piano l'interesse personale.

Dopo gli estesi, approfonditi studi da me compiuti mettendo a frutto in questo mio quindicesimo libro, oltre alla mia passione per la storia, già espressa in opere precedenti, la mia esperienza di giurista, e dopo lunghe riflessioni, posso dire che la figura di Luigi Negrelli mi è divenuta familiare. Per scrivere questa biografia, pubblicata in concomitanza con il convegno negrelliano, biografia che è la prima di carattere organico e presenta Luigi Negrelli nel quadro politico-economico della società del suo tempo, ho compiuto ampie ricerche archivistiche e bibliografiche, leggendo criticamente documenti anche inediti, nelle loro varie lingue, e cercando la ragione degli avvenimenti che si verificavano intorno all'idea del Canale di Suez e in particolare intorno a Negrelli, e

che egli talvolta determinava. Ho voluto offrire agli storici italiani e stranieri una base documentata per ulteriori ricerche. Ho trovato, coordinando varie documentazioni, non soltanto le prove definitive della «paternità» del progetto di Suez, che fu il sogno più grande – e realizzato – della vita dell'ingegnere di Primiero, ma anche una figura di uomo moderno, lungimirante, aperto al progresso in ogni campo, guidato da una visione che supera i confini territoriali e politici, il quale, tenendo presente l'importanza dei trasporti e delle comunicazioni, progetta e realizza strade, linee ferroviarie, viadotti, ponti, regolarizzazioni del corso di fiumi, sistemi idraulici di città, dando nuovo volto alle comunicazioni europee.

Negrelli amava la vita con pienezza di sentimenti ed equilibrio, benché, come scrisse lo stesso Birk – il suo biografo austriaco professore all'Università di Praga, che ebbe vaste documentazioni dalla figlia di lui Maria, raccogliendone le confidenze – fosse uno «spirito battagliero e tormentato»: quello stesso equilibrio che manifestava nei rapporti sociali e nelle convinzioni e attuazioni scientifiche. Pur essendo estremamente serio nei suoi studi e nei suoi progetti, non si sottraeva alla vita sociale e alle distrazioni, e anche se le manifestazioni artistiche – teatri, concerti, visite ad esposizioni e musei d'arte – erano le preferite, amava il ballo e partecipava alle feste, che rallegravano spesso la Vienna del suo tempo. Lo si deduce dai suoi diari e dalle sue corrispondenze.

Negrelli aveva una viva passione per tutte le manifestazioni dell'arte italiana, quella che egli, come emerge dai suoi diari dei lunghi viaggi in vari paesi per motivi di studio, cercò sempre nei musei stranieri.

Quando nel 1851 sostò a Firenze, di ritorno da Roma dove lo aveva chiamato l'impegno per la Commissione delle ferrovie dell'Italia centrale, per incontrare il Granduca di Toscana, visitò i musei; e la galleria degli Uffizi, con tutti i suoi capolavori, lo impressionò particolarmente.

Tutte le volte che ne ebbe l'occasione, si prodigò per tutelare il patrimonio artistico; ne sono esempio la cura per il restauro di un antico ponte di Venezia, dell'arco dei Gavi a Verona, la severità delle sue disposizioni affinché il palazzo ducale di Venezia non fosse esposto a pericoli di deterioramento con la installazione di uffici.

Per i suoi meriti nel campo dell'arte oltre che nel campo scientifico Negrelli fu nominato membro onorario di vari istituti, accademie e università italiane, tra le quali spicca l'Accademia di Belle Arti di Venezia. Anche Vienna fu oggetto delle cure di abbellimento da parte di Luigi Negrelli nel suo ultimo periodo di vita.

L'amore per la scienza e l'amore per l'arte si fondevano in Luigi Negrelli come raramente accade, strutturandone armoniosamente la personalità: se considerava l'arte con tanto amore era perché egli stesso univa alle solide qualità dello scienziato la delicata sensibilità dell'artista, che alle prime dava un utile apporto, in un tempo in cui le professioni di ingegnere, più strettamente tecnica, e quella di architetto, più vicina all'arte, si fondevano. La sua attenzione per l'armoniosità delle linee, nelle sue costruzioni, particolarmente di ponti, come quelli costruiti in Svizzera, fa pensare all'arte applicata dei nostri giorni che concilia con la funzione utile il pregio estetico: anche in questo, Luigi Negrelli precorse i tempi.

Egli portava in sé un senso della bellezza, esteriore ed interiore, che, dovuto a una disposizione innata, era stato alimentato moralmente dallo spirito elevato del padre – il quale trovava espressione ai propri sentimenti nella poesia, come lo stesso Luigi nei suoi giovani anni – e materialmente dalle splendide visioni della sua vallata di Primiero: artista nella vita – che non presenta mai dissonanze e brutture, ma procede per linee chiare e coerenti – e nelle opere, scienziato per studi, mentalità, competenza, Negrelli aveva una personalità compiuta che, per il carattere poliedrico del suo genio, fu paragonata più volte a quella dell'artista-scienziato nato alcuni secoli prima a Vinci, in Toscana, e che egli tanto ammirava ed amava: Leonardo.

La scelta degli studi di ingegneria fu compiuta da Luigi, d'accordo con la volontà del padre, non senza esitazioni: in un primo momento, in considerazione anche dei successi di Luigi nei corsi d'arte seguiti presso la scuola annessa al seminario di Feltre – oltre che in tutti gli altri corsi – Angelo Michele Negrelli aveva pensato di iscriverlo all'Accademia d'Arte di Roma: le difficili condizioni economiche della famiglia avevano tuttavia indotto a preferire la iscrizione al politecnico di Innsbruck, che avrebbe aperto al giovane una più sicura carriera. Ma, approfondendo la conoscenza delle qualità di intelligenza, di preparazione culturale, di apertura mentale e di volontà di Luigi Negrelli, si arriva al convincimento che a qualsiasi attività si fosse dedicato, qualsiasi carriera avesse intrapreso, qualsiasi compito gli fosse stato affidato, egli sarebbe riuscito in tutto egualmente bene.

2. Si avverte nel comportamento di Negrelli, sia come uomo che come scienziato, un senso religioso della vita – che va al di là delle convinzioni di fede religiosa e riguarda la sfera morale: quelle erano tuttavia profonde in Luigi Negrelli, cattolico, credente nei sacramenti che lo accompagnarono dalla nascita alla morte, e pur rispettoso delle

altrui religioni, in particolare degli ebrei dei quali deplorava la persecuzione – quel senso che rende l'uomo consapevole dei propri limitati confini in un quadro di eternità e di infinito e del proprio dovere, entro quei confini, di riconoscere alla propria vita un significato, uno scopo generoso e utile agli altri, attuabile mediante il superamento di sé.

La ricchezza di sentimenti di Luigi Negrelli si manifestò a beneficio della famiglia paterna alla quale rimase sempre molto affezionato, sacrificando i propri interessi, e persino quelli a un matrimonio in età più giovanile quando era innamorato della contessina Nanni Sherentein della famiglia Welsperg – morta poi giovanissima – alla volontà di aiutare economicamente i genitori e le sorelle; si manifestò poi nei confronti dei figli e della prima moglie – Amalia de Pirkenau, il padre della quale, un industriale, fu da lui sorretto quando ebbe una caduta economica – morta dopo pochi anni di matrimonio. Ma fu la seconda moglie Carolina Weiss, che gli diede altri figli, la insostituibile compagna della sua vita: dalla donna, come ebbe a scrivere nel suo diario, Negrelli aspettava un amore accompagnato da comprensione. Non si sa molto sulla vita coniugale di Negrelli e sulle sue concezioni riguardo al ruolo della donna nella società e nella famiglia, ma certamente egli le riconosceva un ruolo decisivo accanto al marito come compagna oltre che come madre, e le riconosceva quella dignità, per cui rese Carolina Weiss, per la quale usava il tenero nomignolo di Lotti, partecipe della propria vita sotto tutti gli aspetti: è a lei per prima che comunica le proprie soddisfazioni, le lotte, le amarezze, così come il trionfo del suo progetto, accolto nel 1856 dalla Commissione scientifica riunita a Parigi ¹⁾.

La fine sensibilità di Luigi Negrelli lo portava verso l'amore per tutte le creature umane e in genere per tutte le creature viventi: lo si rileva ad esempio dalle lettere che scriveva alla moglie dalla località del mare del Nord nella quale si era recato nel 1857 per un periodo di

¹⁾ V. ZARA O. ALGARDI *Luigi Negrelli, l'Europa, il Canale di Suez*, Quaderni di storia diretti da Giovanni Spadolini, Firenze 1988, p. 285. Nella stessa biografia sono contenute alcune delle notizie ricordate in questa relazione. V. anche, per le corrispondenze, i volumi del Ministero degli Esteri che saranno più oltre citati e, specialmente per i diari, oltre al BIRK (v. più oltre), E. BORDIGNON, *Luigi Negrelli. Suez*, Venezia 1941.

La mia biografia di Negrelli, di cui sopra, è completata dall'articolo *L'Italia e il Canale di Suez dopo la seconda guerra di indipendenza*; v. «Nuova Antologia», giugno 1988. La biografia è stata ristampata nel marzo 1989.

riposo e di recupero fisico ordinatogli dai medici: le raccomandava di aver cura degli uccellini custoditi nelle gabbie di casa e dei fiori, che nelle belle giornate, scriveva, dovevano prendere aria. Le parole con le quali descrive i pini del viale lungomare, gli alberi millenari, i colli fioriti, rivelano l'amore per la natura, che accompagna Negrelli nei suoi tanti e lunghi viaggi, la sua capacità di osservazione e di descrizione dei paesaggi oltre che degli uomini.

Il legame affettuoso e profondo che Negrelli costantemente mantenne con la famiglia, alla quale, nei periodi di lunga assenza cui sempre fu costretto dalle necessità del lavoro, pensava talvolta come a «un sogno», è illuminato dalla tenerezza che traspare dalla lettera che scrisse da Parigi il 3 dicembre 1846 ad Emilia, figlia – la terza – della prima moglie Amalia de Pirkenau morta da alcuni anni di quella malattia di petto che certamente contribuì alle asperità del carattere che avevano fatto soffrire Negrelli. La bimba aveva allora nove anni e viveva con i fratelli e una governante. Il padre, dopo avere chiesto scherzosamente «come la ti va, briconna, con questa lingua?» alludendo al tedesco che i ragazzi stavano studiando, annuncia il proprio ritorno «per il 24 dicembre al più tardi» e il proposito di non più allontanarsi, almeno durante l'inverno – tra il 1845 e il 1847 andava e veniva dalla Svizzera per lavoro: alla fine del 1846 era a Parigi per la Società di studi – «sono desiderosissimo di vedervi – conclude, usando l'italiano che era la lingua di famiglia – anch'io avrò tante cose da dirvi». Soltanto da un brevissimo cenno di Negrelli si viene a sapere che egli soffriva di un disturbo gastrico: probabilmente una predisposizione a quel male ben più grave e diffuso che lo porterà alla morte, favorito e aggravato dalle gravi sofferenze morali, come egli stesso ebbe a scrivere, dodici anni più tardi. Sarà Emilia ad accompagnarlo per una cura a Recoaro. Ella darà poi origine al ramo feltrino dei discendenti di Negrelli, sposando nel 1860 Luigi de Petricelli ²⁾).

Alle amicizie Negrelli rimase sempre fedele, suscitando stima e fiducia. Lo si comprende ad esempio attraverso la corrispondenza con lo svizzero Martin Escher, direttore dei lavori pubblici di Zurigo, al quale si confidava anche su situazioni e punti di vista politici. In

²⁾ Le fotocopie delle lettere mi sono state donate dal conte Bovio, pronipote di Emilia. La presenza dei familiari di Luigi Negrelli al Convegno di Primiero è stata assicurata dallo stesso pronipote Luigi Bovio e dalla signora Lea Lassotovich Negrelli, del ramo veneto della famiglia del padre del progettista di Suez.

Svizzera aveva molti amici conquistati negli anni in cui aveva lavorato alle pubbliche costruzioni, per la rettitudine e l'umanità che univa al valore di ingegnere e di architetto. Anche la popolazione lo amava.

L'amicizia con Escher era tale che Lotti, non appena rimasta vedova, nello scrivergli per ringraziarlo delle condoglianze che le aveva inviato, esprime il proponimento di condurre un giorno i figli in Svizzera affinché constataessero i lavori eseguiti dal padre e rivedessero il suo caro amico.

Un'altra amicizia basata su stima e simpatia fu quella che legò Negrelli e l'ingegnere del vicerè Maurizio Linant de Bellefonds, che aveva un'ammirazione per lui senza limiti.

Una corrente di comprensione, stima e amicizia si stabilì anche con Barthélémy Saint-Hilaire, suo compagno nelle ispezioni lungo l'Istmo di Suez, il quale ricorda tra l'altro, nel diario, come fossero esatte le intuizioni di Negrelli, nel corso di quelle ispezioni ³⁾. Alla sua morte, Saint-Hilaire scrisse parole commosse, rilevando il suo contributo decisivo al progetto del Canale di Suez.

Profonda e leale fu l'amicizia tra Negrelli e Bruck, che continuò oltre la morte con l'amicizia tra le loro mogli e i loro figli. Bruck morirà suicida poco tempo dopo Negrelli, a causa di ingiuste calunnie delle quali l'imperatore troppo tardi fece giustizia.

La stima che Negrelli aveva per Bruck, la sua volontà che fosse compreso e non ostacolato, sono bene espresse nella sua lettera a Pasquale Revoltella dell'inizio del 1855, da Verona; dopo una premessa nella quale affermava di aver bene imparato a valutare gli uomini che erano al potere, e rilevato la bontà del suo cuore e la nobiltà del suo animo, «data la grandezza dei suoi piani – scriveva – ha bisogno di uomini che lo comprendano, che abbiano la forza morale e spirituale di realizzare le sue idee, che non siano interessati ed egoisti e sfrenatamente ambiziosi».

Stima e simpatia legarono Negrelli e Massimiliano. Di Negrelli scrisse a Massimiliano il vicerè Said nel dicembre 1855, dopo aver conosciuto personalmente Negrelli, che tra tutti i membri della Commissione internazionale presenti per i sopralluoghi, quello da lui maggiormente apprezzato era Negrelli, «degnò di onore e dotato di alta capacità». Gli rispose l'arciduca che Negrelli meritava infatti pienamente la fiducia risposta in lui.

³⁾ B. SAINT-HILAIRE, *Lettres sur l'Égypte*, Parigi 1857.

I rapporti tra Negrelli e Lesseps furono sempre buoni anche se non possono dirsi di amicizia, e se il primo dovette superare più di un momento di perplessità, all'inizio soprattutto della loro conoscenza, quando Negrelli constatò che l'ex diplomatico intendeva procedere nei confronti della Società di studi in un modo – secondo quanto scrisse un membro della società – che la lealtà dell'ingegnere trentino non approvava: lealtà che lo stesso Lesseps gli riconobbe.

Nel novembre 1855, scrivendo alla suocera madame Delamalle dall'Egitto, l'ex diplomatico francese descriveva Negrelli come uomo irreprensibile di cultura mondiale, pratico del mondo e veramente «comme il faut»: le loro relazioni erano piacevoli e, almeno formalmente, furono sempre ottime. I loro caratteri non sarebbero potuti essere tuttavia più diversi: al disinteresse e alla generosità di Negrelli si contrapponeva l'interesse, economico e di ambizione, che guidava Lesseps, agli scrupoli del primo la spregiudicatezza del secondo, alla mentalità colonialista di Lesseps la preoccupazione con la quale Negrelli teneva presenti gli interessi dell'Egitto – così come sempre tenne presenti gli interessi delle terre e delle popolazioni presso le quali compiva i suoi lavori di costruzione – in particolare riguardo alle necessità dell'agricoltura, vitali per il paese.

Una contrapposizione venne fatta dal console austriaco in Egitto nel 1855: in una sua lettera Lesseps è descritto come un ambizioso senza le qualità di un grande spirito, e Negrelli come un uomo i cui sforzi non sono mai vani per il suo buon nome.

3. Alla scomparsa di Negrelli unanime fu il rimpianto e le sue qualità altamente elogiate. Così le riassunse il «Messaggero tirolese» di Rovereto all'inizio dell'ottobre 1858: «attivo, probo, verace, modestissimo quant'altri mai: pareva lui solo non conoscere i propri meriti. Figlio, fratello, marito, amico e padre esemplare. Nel suo dovere fermo, nelle sue opinioni moderato, scevro da pedanteria e da rigore, sapeva convincere altrui senza offendere nessuno. Di molti pubblici onori venne meritatamente insignito, dallo Stato e da sovrani e da moltissime corporazioni. Legato di amicizia coi più distinti personaggi, strinse nel 1837 amicizia con Humboldt, il più grande uomo del secolo. Saldamente religioso, compassionevole, umano, largì grosse somme in sussidio dei bisognosi, e gli ultimi suoi pensieri dopo Dio furono l'umile sua culla Primiero e il suo grande vagheggiato progetto, il taglio dell'istmo di Suez».

Casimiro Bosio, amico e collaboratore di Negrelli a Verona, alla sua scomparsa segnalò, come doti eminenti che distinguevano Negrelli,

tre aspetti del suo carattere: la capacità di ispirarsi sempre a giusto criterio, che gli consentiva di evitare errori; un colpo d'occhio sicuro, per cui negli oggetti d'arte sapeva orientarsi all'istante; energia e coraggio che non indietreggiavano dinanzi a nessun ostacolo. «Il suo carattere forte ed energico faceva sì che egli andasse sempre diritto allo scopo senza pedanteria e inutili formalità». Sono infatti le doti che – come risulta conoscendo la sua biografia – accompagnano l'opera del tecnico, dello scienziato, del pubblico funzionario Luigi Negrelli.

Le testimonianze concordano nel descriverlo sempre pronto a prodigarsi per dare aiuto e sostegno: a questa bontà si univa una correttezza di comportamento che non gli consentiva di essere meno che scrupoloso o di compiere favoritismi di nessun genere: basterebbe citare la sua lettera al fratello Francesco del 14 luglio 1847, quando era in attesa che il gruppo di tecnici da lui istruiti ritornasse dai sopralluoghi in Egitto. Il fratello, in un tempo in cui si prevedeva che i lavori di scavo del Canale sarebbero incominciati molto presto, gli aveva chiesto di adoperarsi affinché fossero assunti molti italiani. Luigi rispose che era possibile, sì, che nella primavera dell'anno seguente i lavori avessero inizio, ed egli sperava di «poter collocare qualche giovane italiano», purché però fosse capace e dotato delle qualità «per far onore a sé e a me»: non era quindi tipo, Negrelli, da accettare raccomandazioni mal fondate, al tempo stesso che quando poteva dava il suo aiuto disinteressato, così come non aveva mai chiesto raccomandazioni per sé.

La correttezza del suo comportamento risulta anche dalla corrispondenza che ho consultato nel corso delle ricerche di archivio riguardo all'attività che egli svolse a favore della rete ferroviaria del Lombardo-Veneto, per la quale elaborò piani organici, e di quella dell'Italia centrale, sempre rendendosi conto di persona delle esigenze delle comunicazioni, come dimostrano le relazioni sui progetti per la linea Bologna-Firenze, la «Transappennina». Quale direttore delle pubbliche costruzioni del Lombardo-Veneto e presidente della Commissione per le ferrovie dell'Italia centrale era soggetto, com'è facile immaginare, a pressioni affinché il percorso delle linee ferroviarie fosse quello che giovava all'una o all'altra provincia, all'uno o all'altro territorio. Per quanto riguarda la «Transappennina» vi era l'alternativa del passaggio da Pistoia, come Firenze preferiva, ovvero dall'altopiano pratese di Montepiano come avrebbe voluto la città di Prato, il cui rappresentante si recò appositamente a Verona per parlare a Negrelli, come ho ricordato nella sua biografia. Sempre riguardoso e cortese, l'ingegnere trentino era però fermo nelle sue risposte, e irremovibile se riteneva di essere

nel giusto: e così rispondeva che avrebbe esaminato attentamente i tracciati proposti, ma avrebbe adottato quello più rispondente allo scopo, che era il miglior percorso tra Bologna e Firenze, quindi, a parità di condizioni, quello che più si sarebbe avvicinato a quest'ultima città.

La rettitudine di Luigi Negrelli, sia come uomo che come scienziato, non fu mai posta in dubbio e fu sempre apprezzata: e quando qualcuno, spregevole eccezione, osò accusarlo di aver agito per «interesse commerciale» e al tempo stesso porne in dubbio il valore di scienziato progettista del Canale (il riferimento è alla polemica con l'inglese ingegnere Stephenson) insorse con tutta la sua fierezza e colpì con sferzante ironia.

Lo stesso biografo apologeta di Ferdinand de Lesseps, George Edgar-Bonnet, riconosce l'assoluta onestà di Negrelli.

Se dubbi vennero formulati sulla correttezza e scrupolosità di Negrelli nel suo lavoro, ciò avvenne alle sue spalle, in segreto, quale effetto di invidie, personalismi, basse ragioni politiche: occupare posti elevati per soli meriti personali, non prestarsi a compromessi e favoritismi, ha sempre motivato azioni calunniose contro uomini probi. Così avvenne per ottenere contro Negrelli, quando lavorava in Italia, l'inchiesta poliziesca segreta che portò al suo allontanamento, al quale però lo stesso imperatore pose riparo reintegrandolo come pubblico funzionario in Austria al suo ritorno dall'Egitto. Come scrisse nel febbraio 1857 a Revoltella, Negrelli era stato sacrificato ad un ritorno di politica reazionaria sostituito a quella conciliatoria per la quale era stato inviato nel Lombardo-Veneto: ne scriverà come di una «catastrofe italiana» a causa della quale la sua salute rimase scossa per sempre.

Alla rettitudine Negrelli univa la riservatezza: ne costituisce l'esempio più clamoroso, benché generalmente ignorato, il riserbo da lui mantenuto sul suo progetto tecnico per il Canale di Suez, riserbo che favorì la ignoranza e il disconoscimento della sua paternità intellettuale. Egli osservò infatti lealmente l'impegno dapprima con la Società di Studi, poi con la Commissione scientifica internazionale per cui il progetto del Canale doveva figurare come progetto della Società, poi della Commissione, in modo che il merito non fosse singolarmente attribuito all'un progettista piuttosto che all'altro, all'un paese piuttosto che all'altro.

Oltre alla riservatezza, alla discrezione e alla modestia, che gli faceva preferire arrecare in silenzio il suo contributo piuttosto che vantarsene e ricercare onori e ricompense, il disinteresse fu caratteristico di Luigi Negrelli, del che vi sono numerosi esempi, particolarmente nella vicenda del Canale di Suez. Quando ad esempio chiese alle supe-

riori autorità dalle quali dipendeva per il lavoro in Austria il consenso a recarsi a Parigi per la costituzione della Società di studi, mise in rilievo che sarebbe andato a proprie spese e senza trascurare i doveri di ufficio. Questo fatto conferma che l'iniziativa per il Canale fu sua personale.

Albert Dufour-Féronce scriveva il 4 ottobre 1854 al cugino Arlès-Dufour che per Negrelli, come per lui, volere il Canale non significava mirare al profitto e agli onori, ma lavorare, anche senza che lo si sapesse, per il progresso dell'umanità.

Un altro aspetto notevole della personalità di Negrelli è la sua attitudine, che produsse positivi risultati in rapporto a delicati compiti assunti ovvero affidatigli, ad un'attività che potrebbe definirsi diplomatica, anche se egli non fu un diplomatico per professione: tale qualità non consisteva in quelle astuzie e in quella flessibilità che, intaccando il rigore morale, assicurano spesso vittorie in campo sociale, commerciale, politico, ma in un atteggiamento di benevolenza verso la vita e gli uomini, che lo portava a comprendere e a favorire gli accordi, le conciliazioni di opposti interessi in vista di una utilità superiore. Negrelli esercitò ampiamente tale sua facoltà, sia come uomo nella vita privata e pubblica, sia nell'attività di scienziato.

La sua azione per il Canale di Suez fu di promozione, di pubbliche relazioni, di collegamento tra persone e interessi diversi, oltre che di apporto tecnico-scientifico essenziale.

Non volle mai primeggiare, pago dei risultati. Ma tanto fu cauto, riservato, rispettoso dei punti di vista altrui, altrettanto fu deciso e incrollabile nel difendere le proprie convinzioni: così fu per il progetto del Canale di Suez, così per le ferrovie che dovevano affrontare salite e curve, così per le grandi come per le minori opere.

Come scienziato, sono da ricordare particolarmente, a proposito del suo lavoro per la regolarizzazione dei fiumi, la soluzione dei dissidi tra Austria e Svizzera riguardo al Reno e, a proposito del suo lavoro nel campo ferroviario, la sua nomina a plenipotenziario dell'Austria quando si trattava di stipulare un accordo tra Austria e Piemonte. Più volte si trovò a dover risolvere divergenze nel corso del suo lavoro: ho già citato anche quelle per la linea Firenze-Bologna, la «Porrettana», per la quale vari tracciati erano in discussione, secondo gli interessi delle varie zone ad essere raggiunte dalla ferrovia.

L'attitudine di Luigi Negrelli a conciliare, a trovare tra le persone e le situazioni una via di intesa, si accompagnava tuttavia a grande fermezza di fronte a ciò che riteneva giusto e utile a superiori interessi,

fino al punto di essere disposto a farsi dei nemici per non transigere: non era uomo da transazioni e da compromessi.

Al tempo stesso che aveva un temperamento artistico e adorava tutte le manifestazioni dell'arte, Luigi Negrelli era uno scienziato con doti tali che gli avevano fatto raggiungere ben presto una fama internazionale: per la sua fama la Svizzera ricercò la sua opera per risolvere i problemi delle comunicazioni, per le sue qualità non solo di scienziato e di tecnico ma anche di uomo lo amò e lo rimpianse. Preparatissimo, rigoroso nel metodo, equilibrato, considerava i problemi che gli si presentavano con una visione d'insieme che gli consentiva di evitare errori. Scrisse di lui Maurice Linant de Bellefonds, l'ingegnere di origine francese al servizio del vicerè d'Egitto: «vede i problemi dall'alto, come un vero genio». La sua apertura mentale, unita alla solida base scientifica, e alla consapevolezza che certi limiti potevano essere superati, lo rendeva favorevole alle innovazioni, pioniere nel campo della tecnica; laddove altri era arretrato per le difficoltà, egli procedeva con sicurezza superando ogni ostacolo. Ogni volta che ne ebbe l'occasione e la possibilità, realizzò le sue idee innovative, ottenendo risultati positivi perché meditati: ne sono esempio tra l'altro i ponti di ferro, la ferrovia in salita, lo stesso Canale di Suez. Egli era all'avanguardia di tempi che rapidamente avanzavano nel campo in cui egli lavorava.

In Svizzera il ponte sul Münster fu un capolavoro di ingegneria per gli ardui problemi risolti, tanto che venne ricordato nelle parole incise sulla medaglia d'oro offertagli dalla città di Zurigo quando dovette ritornare in Austria. Affrontando il problema della ferrovia Vienna-Trieste della quale diresse i lavori preparatori e che doveva superare il valico del Semmering alto mille metri, non dubitò, contro l'opinione dello stesso inventore della locomotiva George Stephenson, padre dell'ingegnere Roberto col quale polemizzerà per il Canale di Suez, che il problema delle ripide salite potesse essere risolto con una serie di curve e che la locomotiva a vapore sarebbe stata in grado di svolgere il suo compito. Per dimostrare la propria fiducia nel nuovo mezzo di locomozione, egli guidò nel 1845 personalmente la locomotiva che aveva inaugurato la linea Praga-Olmutz – città che gli avevano conferito la cittadinanza onoraria – suscitando la commozione e la gratitudine delle popolazioni le cui manifestazioni lo avevano commosso.

Audace e sicuro di sé, anche quando doveva essere inaugurato il ponte sulla Moldava, a Praga, e il fiume era paurosamente ingrossato a causa delle piogge, lo attraversò, con la sola compagnia di un primierot-

to, inaugurando così una delle opere che costruiva con spirito pionieristico.

4. Per il suo carattere generoso e disinteressato, riservato e leale, Negrelli, come già ho fatto presente, rispettò gli impegni di discrezione assunti prima verso la «Società di studi» e poi verso la «Commissione scientifica internazionale»: la quale, secondo la volontà iniziale del vicerè egiziano, avrebbe dovuto adottare ovvero elaborare, attraverso emendamenti, il progetto preliminare degli ingegneri egiziani di origine francese al suo servizio da decenni, Linant e Mougél, che Lesseps seguiva da vicino. Ma lo stesso vicerè, resosi conto che a questo progetto si era andato sostituendo, parte per parte, quello di Luigi Negrelli – per il quale aveva una considerazione particolare e che sapeva già autore del primo progetto – volle che il progetto definitivo fosse intitolato alla Commissione stessa.

Soltanto poco prima di morire, nella lettera-testamento all'ingegnere inglese Roberto Stephenson, che l'aveva gravemente offeso nella sua dignità di uomo e di scienziato, Negrelli, rivendicando il proprio lavoro, spiegò i motivi della propria riservatezza, con decisione e sottile ironia: e indicò dove il progetto si poteva trovare, oltre che nella sua abitazione. Un progetto destinato a scomparire, con piani e disegni – salvo pochi recenti ritrovamenti – non solo da casa Negrelli ⁴⁾, ma da tutti gli uffici ai quali era stato inviato per conoscenza, alimentando, con questa scomparsa, la mala fede o nella migliore ipotesi la ignoranza di coloro che hanno sostenuto e ancora talvolta sostengono che esso non è mai esistito ⁵⁾.

Non solo il nome di Luigi Negrelli quale autore del progetto esecutivo del Canale di Suez è stato a lungo ed è ancora talvolta ignorato, ma tale qualità viene attribuita spesso a Ferdinand de Lesseps, anche nelle enciclopedie straniere e internazionali ⁶⁾: una iniziativa, specialmente presso queste ultime, per la doverosa rettifica, sarebbe auspicabile.

Resistenze alla diffusione della verità storica sul ruolo svolto da Negrelli nell'impresa di Suez, in particolare come progettista, si manife-

⁴⁾ Ne rese testimonianza la figlia del progettista, sia nel corso delle cause contro la Compagnia del Canale che nella corrispondenza con l'ingegner Adami.

⁵⁾ V. ad es. G. EDGAR-BONNET, *Ferdinand de Lesseps. Le diplomate. Le créateur de Suez*, Parigi 1951.

⁶⁾ L'«*Enciclopedia britannica*» ignora Negrelli. Alla voce «*Lesseps*» si legge che egli «diresse lo schema del progetto, che fu disegnato da Linant e Mougél».

stano ancor oggi, più che per pigrizia intellettuale per la mentalità affaristica che ha sempre sopraffatto i meriti dell'ingegno. Sopravvivono interessi di vario tipo della Compagnia di Suez che fu del Canale, nazionalizzata da Nasser nel 1956 ed oggi Compagnia finanziaria il cui enorme potere supera i confini. Verosimilmente ne traggono ancora utili i discendenti del fondatore Lesseps. Al mito che ha sempre accompagnato l'ex diplomatico divenuto abile imprenditore, mito che, trasformandolo in «ingegnere» progettista e direttore dei lavori del Canale, ha resistito allo scandalo di Panama, non si vuole sostituire il corretto riconoscimento dei rispettivi ruoli. L'oscuramento del ruolo di Negrelli si accompagna a quello del ruolo primario – da me documentato – svolto dall'Austria nella fase progettuale del Canale di Suez.

Lo stesso Ferdinand de Lesseps svolse un ruolo fondamentale nel provocare confusione e oscuramento sul vero ed essenziale contributo dato da Negrelli al Canale di Suez: si tratta di una constatazione oggettiva, al di là di ogni valutazione morale e di ogni giudizio su quello che nel campo criminologico si chiama il «dolo», ossia la coscienza e volontà di compiere l'atto. Al qual proposito è da ricordare che il 19 maggio 1903 la Camera penale di Parigi, dopo una istruttoria svolta in seguito all'accusa per falso presentata da Maria Grois nel 1901, riconobbe che Lesseps aveva alterato la lista dei «fondatori» del Canale firmata dal Vicerè egiziano Mohammed Said cancellando il nome di Luigi Negrelli, ma non poteva essere condannato per il reato di falso in quanto non era provata la sua intenzione fraudolenta.

I numerosissimi documenti raccolti da Maria Grois Negrelli nel corso di quei giudizi – o quanto meno una parte di essi – sono stati pubblicati dal Ministero degli Esteri italiano in due volumi, nel 1971 e 1972 ⁷⁾ e da me consultati quando ancora erano inediti, negli anni 1968

⁷⁾ *Luigi Negrelli e il Canale di Suez. Carte del Fondo Maria Grois Negrelli*, serie storica «*L'Italia in Africa*», vol. IV, tomi I e II. Non risulta che il Fondo sia stato consultato – se non dal SAMMARCO il quale lo esaminò, in parte, quando ancora si trovava presso Maria Grois – da altri che da chi scrive, prima della sua pubblicazione, né che successivamente a questa sia stato utilizzato se non nella citata biografia di Negrelli che ho pubblicato nel luglio 1988. In vista della pubblicazione, la prima ricognizione delle carte del Fondo avvenne a cura di Mario Gazzini, allora, nel 1968, responsabile presso il Ministero degli Affari Esteri del «Servizio Archivio Storico» del «Comitato per la documentazione delle attività italiane in Africa», al quale devo la solidarietà nelle mie iniziali ricerche archivistiche, di quello stesso anno.

e 1969, all'inizio delle mie ricerche per la biografia di Negrelli. Presentando l'opera, Francesco Attilio Scaglione, scomparso ormai da molti anni, segnala l'importanza della pubblicazione ai fini dell'accertamento delle omissioni e deformazioni riscontrabili nei documenti pubblicati da Lesseps in alcuni volumi: accertamento che risulta dal raffronto tra questi ultimi documenti e quelli del «Fondo Maria Grois».

Oltre vent'anni prima Angelo Sammarco aveva compiuto ricerche in virtù delle quali aveva concluso che non soltanto l'opera di Lesseps «*Lettres, journal et documents à servir pour l'histoire de Suez*» contiene molte alterazioni di documenti, ma anche i «*Souvenirs de quarante ans dédiés à mes enfants*», e «*Percement de l'Isthme de Suez*»: si tratta di opere alle quali hanno ampiamente attinto coloro che hanno scritto sul Canale di Suez e su coloro che lavorarono per il progetto e per l'impresa.

La preoccupazione che dominò il comportamento di Lesseps fin da quando nel 1854 ottenne da Said la concessione per costituire una società che eseguisse i lavori del Canale di Suez, fu quella di apparire unico artefice della grande impresa. Egli ebbe necessità della collaborazione di Luigi Negrelli soprattutto in quanto autore di un progetto che si presentava come realizzabile e, al contrario del progetto dell'ingegnere francese Talabot che prevedeva un tracciato indiretto Suez-Alessandria, era gradito al vicerè egiziano poiché evitava l'attraversamento del Nilo e conseguente pregiudizio per il sistema idraulico e l'agricoltura egiziana, ma anche in quanto Negrelli era molto influente in Austria, e l'appoggio absburgico era importante per procedere col favore dello stesso vicerè; egli era inoltre già in rapporto con gli ingegneri che per il vicerè lavoravano anche negli studi per la nuova via di comunicazione. Ma Lesseps esclude da ogni rapporto la «Società di studi per il Canale di Suez», cercando di occultare il contributo che questa aveva già dato. Eppure egli, prima di partire per l'Egitto, aveva ottenuto dalla Società tutte le opportune documentazioni – che presumibilmente comprendevano il progetto di Luigi Negrelli – e con esse si era presentato a Said in veste di rappresentante della Società stessa.

Anche attraverso questo comportamento il contrasto del carattere dell'ex diplomatico francese (Lesseps infatti aveva seguito la carriera diplomatica, in occasione della quale aveva conosciuto Said adolescente al quale aveva impartito lezioni di equitazione, fino a quando era stato costretto a dimettersi, nel 1849, in seguito alla sua missione presso la Repubblica romana), non eccessivamente scrupoloso né leale, con il carattere adamantino dell'ingegnere di Primiero, appare evidente. Que-

st'ultimo fece il possibile per convincere Lesseps ad agire in collaborazione con la Società di studi e si arrese soltanto quando ebbe la certezza che ogni tentativo era inutile e che se voleva che la sua grande «idea», scopo ormai della sua vita, procedesse e si realizzasse, non poteva negare il suo contributo alla «Commissione scientifica internazionale» che avrebbe scelto il progetto del Canale.

Le prove che dimostrano come Luigi Negrelli sia l'autore del progetto che venne attuato nella costruzione del Canale di Suez possono ormai considerarsi certe, anche se fino ad ora non è stato rintracciato il progetto da lui depositato dapprima presso la «Società di studi» e poi, nella prima seduta della Commissione scientifica internazionale, presso di questa ad Alessandria il 18 novembre 1855: progetto che aveva subito una rettifica quanto alle chiuse, dopo che Negrelli aveva raggiunto la certezza che dovessero essere soppresse, secondo le sue precedenti esatte intuizioni: infatti i risultati dei rilievi compiuti dalla squadra francese dimostravano la inesistenza di un dislivello tra i due mari. Dopo i sopralluoghi che durarono in Egitto fino alla fine di dicembre, convintosi ancora una volta della esattezza delle proprie intuizioni, Negrelli poté stabilire che il punto ottimale per l'ingresso del Canale si trovava a Sais, al riparo della punta di Damietta, presso l'antica foce nilotica di Tani: pertanto il suo progetto fu precisato⁸⁾ – quanto al porto mediterraneo – per essere sottoposto all'esame della Commissione scientifica internazionale che si riunì a Parigi dal 23 al 26 giugno 1856.

Alla domanda se vi è traccia di questa modifica, può risponderci che la si trova nello stesso progetto adottato dalla Commissione, il quale, pubblicato per la prima volta da Lesseps senza il nome di Negrelli, fu oggetto di confusione circa il suo autore: se era previsto che il progetto definitivo fosse intitolato alla Commissione stessa, la raccolta dei documenti «con Atlante», «par Lesseps», parve contenere studi e progetti di Lesseps. Tuttavia lo stesso direttore dei lavori del Canale, l'ingegnere Voisin Bey ricorderà, a distanza di decenni, il progetto elaborato fin dal 1847 da Negrelli, osservando che il progetto preliminare elaborato dagli ingegneri Linant e Mougél nel 1855 coincideva solo nel

⁸⁾ Sulla presentazione da parte di Negrelli di un progetto perfezionato rispetto a quello del 1847 – depositato il 18 novembre 1855 presso la Commissione ad Alessandria – quando la Commissione si riunì nel giugno 1856 a Parigi, esprime certezza l'ingegner Armando Levi-Cases, nel suo studio *Luigi Negrelli ingegnere e il progetto definitivo del Canale di Suez*, «L'ingegnere», Roma, 1930, n. 10.

tracciato diretto con quello di Negrelli che fu approvato attraverso gli emendamenti del primo. In realtà neppure il tracciato diretto coincideva dato che, a causa dello spostamento del futuro porto mediterraneo 28 chilometri più a ovest, nella baia di Pelusio, rispetto al punto indicato nel progetto preliminare, il progetto Negrelli rendeva veramente diretto il tracciato anche dal lago Timsah al Mediterraneo, attraversando le lagune di Menzaleh.

Oltre ad alcuni riconoscimenti da parte di storici imparziali del Canale di Suez, non mancano quelli provenienti dallo stesso Lesseps, come quando, in occasione del banchetto organizzato dallo stesso Negrelli in suo onore a Vienna il 6 novembre 1857 e rallegrato dalla orchestra diretta da Johann Strauss, pronunciando un brindisi affermò che il successo dell'impresa di Suez era ormai assicurato principalmente per merito di Luigi Negrelli. Non mancano poi riferimenti ai meriti dell'ingegnere di Primiero in alcune lettere dello stesso Lesseps.

Ho tentato una ricostruzione organica e obiettiva degli elementi di prova che dimostrano la «paternità» di Negrelli nella sua biografia, alla quale rinvio: purtroppo essa è molto succinta nella stesura pubblicata che ha dovuto, in questa come nelle altre parti, essere sintetizzata per esigenze di spazio. In questa sede voglio ancora ricordare l'importanza, ai fini della prova, della lettura dei verbali dei lavori della Commissione internazionale, sia in Egitto che a Parigi, e della relazione finale: nella quale, oltre a dar atto del deposito del progetto Negrelli, si fa presente come alla soluzione del problema del porto mediterraneo avesse giovato il raffronto con le esperienze del porto di Malamocco a Venezia. Si risaliva così alle proposte di Negrelli e all'apporto scientifico di Pietro Paleocapa⁹⁾, ministro dei Lavori Pubblici del regno sardo-piemontese.

5. Alla vigilia delle riunioni della Commissione scientifica internazionale a Parigi, previste per il giugno 1856, Luigi Negrelli espose pubblicamente le proprie idee scientifiche sul Canale, sostenendole e illustrando il progetto che era il risultato di studi iniziati diciannove anni prima: vi si era infatti dedicato dal 1837, lo stesso anno in cui in Svizzera aveva conosciuto lo scienziato Alessandro von Humboldt, e

⁹⁾ La prima e fondamentale memoria del ministro del Piemonte fu *Considerazioni sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei porti dell'Adriatico applicate allo stabilimento di un porto nella rada di Pelusio*. La pubblicarono tra il maggio e il giugno 1856 il «Bollettino dell'Istmo di Suez» e la «Rivista contemporanea», a Torino.

insieme avevano ricordato il grande Goethe, scomparso ormai da cinque anni, fautore convinto dell'apertura della nuova via marittima tra l'Europa, l'Africa e l'Asia.

In maggio apparve sul settimanale di economia e statistica «Austria» edito a Vienna, uno studio di Negrelli riguardante i mezzi di comunicazione esistenti in Egitto in rapporto al progettato taglio dell'istmo di Suez ¹⁰⁾: furono minutamente descritti i mezzi di comunicazione esistenti in Egitto, dalle ferrovie ai servizi telegrafici, dalle grandi strade ai sentieri per animali da soma, dalla navigazione sul Nilo al cabotaggio, per arrivare alla conclusione che nessun mezzo di trasporto, data la configurazione del paese, avrebbe potuto svolgere la funzione del canale. Negrelli alluse alla ferrovia Alessandria-Cairo aperta nel dicembre 1855 e già rivelatasi insufficiente. Per dimostrare la realizzabilità del canale, Negrelli illustrò le condizioni geologiche dell'istmo e l'altimetria della zona. In un articolo uscito quasi contemporaneamente sul *Journal de l'Isthme de Suez* che si pubblicava a Parigi, Negrelli, illustrando la costituzione geologica dell'Istmo, fece comparazioni con quella della Sardegna: il movimento tellurico noto come sollevamento del Tanaro – vallata che divide l'isola e fu un tempo ricoperta dal mare – ha la stessa origine, osservò, del disseccamento dell'Istmo di Suez.

Particolarmente importante è la conferenza che Negrelli tenne alla Società geografica di Vienna il 31 marzo 1856 ¹¹⁾, spaziando dalla storia all'economia, dalla descrizione fisica dei luoghi alle motivazioni tecniche del suo progetto e facendo emergere il significato positivo che avrebbe avuto per l'Europa e per l'Egitto il Canale di Suez.

Negrelli ricordò che gli ingegneri del vicerè egiziano, Linant Bey e Mougel Bey, chiamati in Egitto durante il regno di Mehmet Ali, e che dirigevano i lavori più importanti del paese, avevano ricevuto l'ordine di rivedere i piani e le livellazioni precedentemente eseguite dalla «Società di studi» per ricavarne un progetto più completo di collegamento tra i due mari. Quando queste rilevazioni confermarono l'esattezza delle misurazioni compiute dalla «Società di studi», il vicerè decise la esecuzione del canale.

¹⁰⁾ Vol. III, p. I ss.: *«Die gegenwärtigen Transport und Kommunikations mittel Egyptien mit Beziehung auf die beantragte Durchstechnung der Landenge von Suez»*.

¹¹⁾ Una sintesi della conferenza, con favorevoli commenti, fu pubblicata in Italia dal «Bollettino dell'Istmo di Suez», 31 marzo 1856, e in Francia dal «*Journal de l'Isthme de Suez*».

Affermò Negrelli: «secondo la mia personale opinione tutto lascia credere che la esecuzione della grande impresa sia riservata a quest'epoca nostra nella quale lo spirito di iniziativa, sviluppatosi attraverso la scienza, si spinge verso le opere più ardue. Gli intrighi ingiustificati che operano all'oscuro non riusciranno a far retrocedere il tempo in modo che il frutto maturatosi attraverso i secoli possa arrestarsi».

Il vicerè – informò Negrelli – aveva già fatto incominciare i lavori per il canale di acqua dolce dal Cairo verso il lago Timsah, canale che doveva precedere quello marittimo «onde fornire acqua agli operai che lavoravano nel deserto: esso costituirà il collegamento diretto del canale marittimo col Nilo nei pressi del Cairo e potrà essere percorso da tutte le imbarcazioni a vapore del Nilo; irrigherà tutta la pianura dal Cairo a Suez, restituendo alla coltura circa duecentomila jugeri dei terreni più fertili, ora abbandonati e deserti, e che si trovano in buona parte nella zona un tempo chiamata terra promessa. Quale trasformazione – proseguì Negrelli – sta quindi iniziandosi nella pianura arida e deserta della zona di Suez, dove talvolta per anni e anni non cade pioggia... quale fortuna per i 4-5.000 abitanti di questa terra desolata che devono procurarsi l'acqua dalle sorgenti di Mosè lontane sei ore di cammino e talvolta dal Nilo, lontano 16 miglia. I progressi dell'impresa non saranno ostacolati né dal ritardo della sanzione da parte della Sublime Porta né dalla ferrovia dell'Eufrate prevista dagli inglesi». La necessità della nostra epoca «è una diretta, ininterrotta e rapida comunicazione tra l'Europa e l'Oceano Indiano: ogni altra soluzione può essere considerata solo un palliativo». Negrelli ribadì la propria convinzione che il Canale non dovesse limitarsi a giovare ai traffici commerciali, ma contribuire alla luce della civiltà, all'espandersi della cultura.

Negrelli passò poi a illustrare la configurazione dell'Istmo di Suez e dei due mari, con un'ampia e precisa descrizione che il «Bollettino dell'Istmo di Suez» definì «degnà di lui e perciò esatta e insieme pittorescamente feconda». Riguardo ai due porti sul mare, disse che Suez aveva un fondo di ancoraggio eccellente, e che nel golfo di Pelusio esso era consimile, citando i rapporti del capitano egiziano Philigret (durante i sopralluoghi della Commissione nel dicembre 1855). Ricordò poi che il punto più difficile da scavare si trovava tra il lago Timsah e il lago Menzaleh, presso El Gisir, dove il terreno aveva la massima elevazione. Presso El Ferdanne «la strada a valle e con essa il nuovo canale entrano nelle lagune formate dal lago Menzaleh. Il terreno qui è formato parte di creta, parte di sabbia marina e parte di marna bianca, e l'escavo del canale avverrà a mezzo di draghe»: era il tracciato da lui

sostenuto, che differiva da quello del progetto preliminare egiziano.

Nella seconda parte della conferenza, dedicata agli aspetti tecnici della costruzione del canale, dopo aver osservato che per ottenere un'idea giusta circa l'esecuzione di un progetto è necessario conoscere la località, tanto più se si tratta dell'Egitto «paese che non sopporta confronti con alcun altro, specie d'Europa», Negrelli affermò che costruire il canale significava ottenere artificialmente ciò che già anticamente esisteva come canale naturale. Poi fenomeni naturali estromisero il mar Rosso dal suo bacino più settentrionale, quello dei laghi Amari, e un cataclisma trasportò terra e roccia («sono fenomeni che si verificano anche nelle nostre vallate»). Si formarono tre sbarramenti senza i quali le acque dei due mari, più elevate dei bacini dei laghi Amari e di Timsah, rifluirebbero immediatamente «nel loro antico dominio, violentemente usurpato».

Il canale dovrà essere costruito — affermò Negrelli — secondo un tracciato diretto e senza chiuse; l'attraversamento trasversale dell'Egitto mediante un canale era da escludersi poiché, a parte la lunghezza che avrebbe dovuto avere e le difficoltà insormontabili del passaggio del Nilo con necessità di numerose chiuse, e il fatto che il porto di Alessandria sarebbe stato insufficiente, «questa comunicazione indiretta turberrebbe tutto il sistema idraulico e di conseguenza la vita dell'Egitto. Ogni persona imparziale deve quindi comprendere le ragioni per le quali il vicerè ha respinto una soluzione del genere, svantaggiosa per l'Europa e disastrosa per l'Egitto».

Affermò ancora Negrelli, esponendo il proprio progetto: «per conto nostro vorremmo che si perforassero soltanto gli sbarramenti formati tra Suez e i laghi Amari, poi tra il Serapeum Arsinoe e il lago Timsah e infine da quest'ultimo fino al lago Menzaleh, di modo che gli antichi bacini dei due mari fossero aperti sull'istmo per tutta la loro estensione. Nel lago Menzaleh si scaverebbe il canale con l'aiuto di draghe fino alla profondità di otto metri. Attribuiamo molta importanza al fatto che tutta la superficie occupata un tempo dal mare lungo l'Istmo sia restituita intatta alle acque marine. Queste allontanerebbero le sabbie dal fondo del canale, dal nuovo alveo adattato per la navigazione... In più le dighe formerebbero una barriera efficace contro le invasioni della sabbia, mentre in qualche località si può eventualmente porre riparo con un muro all'avanzare della sabbia verso il canale: infatti abbiamo osservato come gli alberi e i cespugli siano più che sufficienti ad arrestare i turbini di sabbia nella loro corsa. Inoltre il movimento continuo dell'acqua del canale, rinnovata dal flusso e riflusso, contribuirà potente-

mente a tenerlo sgombro. È tuttavia necessario che il canale abbia una profondità di 25 piedi (8 metri) sotto il livello dei due mari e che costituisca la continuazione dei due livelli e del fondo delle due rade... Per tale motivo non vogliamo sentir parlare di chiuse».

Sull'argomento insistette: «stabilita la eguaglianza dell'altezza dei due mari, dopo che saranno eliminati gli ostacoli che sloggiarono le acque dal loro dominio, per far sì che questi mari eguali in altezza possano prendere pienamente e liberamente possesso di questa parte della loro primitiva sede, ci sembra che non soltanto sia ingiustificata la costruzione di chiuse ai due imbocchi del canale, ma che esse turberebbero il movimento e la vita del canale. In tal modo si metterebbero ostacoli artificiali alla navigazione e le chiuse rappresenterebbero un impaccio per la mole dei bastimenti trafficanti con l'Oceano Indiano».

«Le chiuse proposte a 113 chilometri l'una dall'altra non servirebbero a mantenere più elevato il livello dell'acqua tra i due punti estremi, sfruttando il flusso più elevato del mar Rosso, poiché tale flusso potrebbe appena percorrere nella sua durata la distanza tra Suez e i laghi Amari. La conservazione del livello del canale dai laghi Amari a Pelusio non ricaverebbe dunque alcun profitto da questo flusso più elevato del mar Rosso; esso diminuirebbe piuttosto considerevolmente per l'evaporazione naturale, e, malgrado tutti i rimedi attuabili, l'acqua stagnante tra le chiuse favorirebbe poco a poco l'insabbiamento del canale. Quindi niente chiuse! Un canale libero, liberamente invaso dall'acqua dei due mari, sempre accessibile alle navi mercantili di ogni tonnellaggio, un canale le cui rive dovranno essere rivestite di pietre dove domina la sabbia e, all'incirca al centro, nel bacino naturale del lago Timsah, un vasto porto naturale in cui il canale marittimo si congiungerà con il Nilo. È qui, ma soltanto qui, che le chiuse sono indispensabili: lo sono perché nei pressi del Cairo il Nilo è di circa 14 metri più alto di quello che sarà il livello del canale marittimo al lago Timsah, e perché l'acqua del Nilo non deve entrare nel canale per ragioni igieniche e per evitare l'invasamento».

Affermò Negrelli: «l'intera pianura, immensa, lungo il canale marittimo sarà fertilizzata e collegata con l'interno del paese: così le vie di comunicazione saranno completate; il paese sarà bagnato da tre mari e la sua forza produttiva sarà considerevolmente aumentata».

Riaffermando la facile eseguibilità del canale, Negrelli concluse che «tutta l'Italia e tutta la Francia» avevano già espresso pubblicamente, sia a mezzo delle Camere di commercio che a mezzo di Istituti scientifici, la loro calorosa partecipazione per la riuscita della grande

impresa, mentre in tutti i paesi la pubblica opinione si esprimeva in senso favorevole. La Società geografica di Vienna, nel rapporto che presentò il 3 maggio, e che conteneva, oltre alla relazione di Negrelli, i verbali delle sedute e la relazione della Commissione internazionale, e inoltre una sintesi della pubblicazione di Lesseps «*Percement de l'Isthme de Suez con Atlante*, Parigi 1856, concluse rilevando l'interesse speciale dell'Austria alla esecuzione del canale: «con le sue coste sull'Adriatico, in immediato contatto col Mediterraneo», essa «verrà così direttamente a contatto con le spiagge dell'Eritreo e dell'Oceano Indiano». Con l'Egitto, l'Austria aveva un rilevante movimento commerciale.

6. Luigi Negrelli ebbe una mente eccezionalmente creativa. Egli fu «autore» per eccellenza: creò opere dell'ingegno con gli scritti, i disegni, le opere di ingegneria e di architettura. Nella sua stessa corrispondenza spesso sono presenti le caratteristiche non di una semplice comunicazione, ma di una vera e propria creazione intellettuale: e questo si verifica ancor più nei diari, nei quali si trovano osservazioni e descrizioni che starebbero bene nell'opera di un giornalista-scrittore.

Luigi Negrelli tenne poi molte conferenze e scrisse e pubblicò articoli, in particolare sul progettato Canale di Suez; non soltanto in essi trasfondendo la propria cultura scientifica, ma anche in una forma che ne faceva opere degne di una tutela d'autore. Altrettanto può dirsi per molti dei suoi disegni, non soltanto quelli creati con intenti d'arte, ma anche quelli tracciati su opere già esistenti ovvero per opere da creare nel corso dei suoi viaggi e del suo lavoro. Per quanto riguarda le costruzioni – opere di architettura e di ingegneria anch'esse dalle moderne leggi sul diritto di autore riconosciute oggetto di un diritto dell'autore – tra tutte quelle progettate o eseguite da Negrelli, è opportuno soffermarsi sul Canale di Suez in quanto la sua stessa qualità di autore del progetto fu scandalosamente disconosciuta.

Una domanda sorge spontanea: esistevano già, al suo tempo, norme di tutela del diritto d'autore? E questo a parte la intuitiva, fondamentale norma morale per cui non si può negare a un autore il nome, in rapporto alla sua opera, il che costituisce, ancor prima del riconoscimento legislativo, un diritto naturale.

Il diritto di autore era già stato sancito in alcune leggi – le così dette «parti veneziane» – dalla repubblica di Venezia, la stessa che si era messa all'avanguardia nell'idea del Canale di Suez – ma, così come quell'idea era stata abbandonata, quelle leggi non erano state attuate. In Inghilterra lo Statuto della regina Anna, nel 1709, aveva riconosciuto il

diritto naturale e originario degli autori delle opere dell'ingegno: le norme erano contenute in un «Atto» dedicato «all'incoraggiamento del sapere». Ma l'impulso decisivo alla tutela del creatore di opere dell'ingegno venne dalla rivoluzione francese, di pari passo col riconoscimento dei diritti dell'uomo, sia personali che di carattere economico. Lakanal, relatore della legge del 1791, affermò che tra tutte le proprietà quella delle produzioni dell'ingegno era la meno contestabile, la più sacra. Quelle leggi avevano stabilito l'importante principio – rompendo la tradizione dei privilegi – per cui l'autore deve ottenere la tutela dell'opera non per provvedimento arbitrario del principe, come fino ad allora accadeva per il sistema dei «privilegi», ma in virtù di formalità amministrative che l'autore deve compiere: un sistema, quello delle formalità, che accompagnerà per molto tempo anche le leggi moderne.

Ogni persona di cultura – e pertanto certamente anche Negrelli – era consapevole della esistenza di una tutela del diritto di autore.

Quanto al mondo di lingua tedesca, fin dal secolo diciottesimo si era affermata in Germania la concezione del diritto dell'autore indipendentemente da ogni privilegio anche se la prima legge è del 1837, emanata dapprima in Prussia ed estesa poi ad altri stati germanici. In tutti gli stati europei nel secolo diciannovesimo si formò una legislazione in materia di diritto di autore. Nel Lombardo-Veneto la prima legge fu del 1801. Negli stati sardi la «patente» del 28 febbraio 1826 riconobbe sia il diritto esclusivo degli autori sulle loro opere, sia un diritto degli inventori sulle loro invenzioni. Nel Regno delle Due Sicilie fu riconosciuta nel 1828 la proprietà delle opere dell'ingegno.

Il codice albertino nel 1837 definì «proprietà» il diritto degli autori sulle loro opere, rinviando alle leggi speciali. Volendo collegare gli avvenimenti, si può osservare che proprio nello stesso anno in cui Luigi Negrelli decideva di dedicare la propria vita innanzi tutto al Canale di Suez e iniziava gli studi per prepararsi ad elaborare il progetto, da una parte la Prussia – che si interesserà al Canale, e sarà rappresentata nella Commissione internazionale che approverà nel 1856 il progetto di Negrelli con un atteggiamento che se non fu di entusiastico sostegno, non fu neppure di opposizione – dall'altra il regno sardo-piemontese, il cui ministro Pietro Paleocapa, nominato presidente della Commissione internazionale per il Canale e dal quale verrà il più efficace sostegno, scientificamente motivato, al progetto di Negrelli per il Canale (e ai suoi elementi originali ed essenziali; scelta del porto mediterraneo e abolizione delle chiuse), adottavano una legislazione per la tutela dell'autore di opere dell'ingegno.

Quale studiosa del diritto di autore, mi piace vedere in questa coincidenza – così come nell'anno 1837 ho rilevato la coincidenza tra la fondazione a Firenze della Casa editrice della biografia del progettista, Le Monnier, e l'inizio degli studi di Negrelli per il Canale – un auspicio positivo per il riconoscimento del «diritto d'autore» del grande scienziato. Proprio a Firenze fu emanata nel 1865, col trasferimento della capitale, la prima legge dell'Italia unita sul diritto d'autore.

Probabilmente Luigi Negrelli, persona di cultura qual'era, non ignorò nel 1840 la stipulazione del trattato austro-sardo col quale si stabilirono criteri di reciprocità per la tutela degli autori, e al quale aderirono lo stato Pontificio e gli stati di Parma, Modena, Toscana e Lucca. L'anno precedente il codice penale sardo aveva stabilito norme repressive della contraffazione. La «sovrana patente» austriaca del 1846, notificata al Lombardo-Veneto nel 1847 – l'anno del primo progetto Negrelli per il Canale di Suez – molto ampia e particolarmente rivolta alla tutela del diritto patrimoniale d'autore, definiva «usurpazione» la riproduzione abusiva dell'opera altrui.

Il diritto d'autore non era pertanto uno sconosciuto, e Negrelli, mente enciclopedica, certamente conosceva i propri diritti: ma a tutto antepose, come sempre, il superiore interesse, e rispettò, come altri non fecero, l'impegno a considerare il contributo al progetto del Canale di Suez come confluyente in un'opera che non avrebbe dovuto dar gloria a qualcuno in particolare, ma che doveva avere carattere internazionale, per la finalità di collaborazione e comprensione tra i popoli che l'opera realizzata, il Canale stesso, avrebbe dovuto avere: quanto meno nella visione idealistica di Luigi Negrelli, che era in fondo un mistico.

È giunto ora il momento di considerare se determinati diritti, e quali, la normativa sul diritto d'autore consentirebbe oggi di riconoscere a Negrelli.

7. Eliminato ogni dubbio sul contributo che Negrelli con il proprio progetto – o più precisamente con i lunghi studi, di idraulica e geologia, l'approfondimento dei problemi tecnici, le ricerche e i sopralluoghi, con la elaborazione di piani e disegni, oltre che dei progetti veri e propri dato che il plurale si impone a causa delle modifiche apportate al progetto originario del 1847 – diede alla soluzione dei problemi che presentava la costruzione del Canale di Suez, ritengo interessante stabilire se – ove fosse stata in vigore l'attuale normativa di legge – l'opera di Negrelli avrebbe avuto una particolare tutela. Va ricordato comunque il principio fondamentale che regola la tutela delle opere dell'ingegno, per

cui il loro autore ha primariamente un diritto morale, di «paternità» (ed altri diritti personali che qui non è il caso di menzionare), ed inoltre un diritto esclusivo patrimoniale, di utilizzazione anche economica dell'opera stessa.

Di questo secondo diritto non può parlarsi riguardo ai contributi per il Canale di Suez, che vennero conferiti alla Commissione internazionale a favore della grande impresa (che poi questa fosse considerata come un lucroso affare privato, come avvenne da parte di alcuni, come un fattore di sviluppo economico e politico, come lo fu dai vicerè egiziani, ovvero come un vantaggio da arrecare a tutta l'umanità, come la concepiva Negrelli, è un'altra questione). Ma, come più oltre farò presente, un compenso sarebbe spettato, per disposizione esplicita contenuta negli statuti annessi alla concessione del vicerè, ai c.d. «fondatori».

Quanto al diritto morale di «paternità intellettuale», esso non può essere negato all'ingegnere di Primiero, per tutto quanto ho già esposto e ancora esporrò, a conclusione della mia indagine comparativa con le norme vigenti, e che furono introdotte nella legislazione italiana in seguito ad un'azione svolta dalla categoria degli ingegneri, con la legge sul diritto di autore del 1925. Essa fu seguita dalla legge ancora vigente, 22 aprile 1941 n. 633, la quale, all'art. 99, stabilisce, in armonia con l'art. 2578 del codice civile, che l'autore di progetti di lavori di ingegneria i quali costituiscano «soluzioni originali di problemi tecnici» hanno il diritto esclusivo alla riproduzione dei loro piani e disegni e inoltre il diritto a «un equo compenso a carico di coloro che realizzino il progetto tecnico a scopo di lucro» senza consenso dell'autore, diritto che dura vent'anni e il cui esercizio richiede però una esplicita riserva e il deposito del piano o disegno presso il competente ufficio.

Questa norma particolare fu resa necessaria perché i progetti di lavori di ingegneria si trovano al confine tra opere dell'ingegno, tutelate dal diritto di autore in quanto creative, e invenzioni, tutelate dalle leggi sui brevetti ove possiedano determinati requisiti. Spesso però le opere dell'ingegneria sono al tempo stesso opere di architettura, e possono avere anche un importante carattere artistico, nel qual caso l'autore, pur essendo l'opera attuata da altri, ha diritto di studiare egli stesso e attuare le modificazioni che si rendessero necessarie per motivi tecnici.

Per quanto riguarda il progetto elaborato da Luigi Negrelli e attuato nella costruzione del Canale di Suez, la questione più interessante, ove lo si voglia considerare alla luce della legislazione vigente in Ita-

lia ¹²⁾, è quella della originalità delle soluzioni tecniche con esso adottate, requisito che lo avrebbe reso tutelabile dalla ricordata normativa. Infatti, se un progetto non risolvesse problemi tecnici ovvero li risolvesse in base ad elementi già noti, non sarebbe giusto che qualcuno rivendicasse su di esso particolari diritti.

Un'idea, per quanto geniale, la quale costituisca la semplice impostazione di un problema tecnico senza proporre la soluzione sarebbe di pubblico dominio: così ad esempio, se in ipotesi l'idea del Canale di Suez – che era, com'è noto, antichissima – fosse stata proposta per la prima volta da Negrelli, non avrebbe potuto dar luogo ad alcun diritto. Per essere considerato autore di un progetto di ingegneria, occorre aver dato un apporto di idee nuove destinate a risolvere problemi non risolti prima, ovvero averli risolti in modo nuovo.

Negrelli si trovò in presenza di problemi tecnici che avrebbero potuto dar luogo a soluzioni diverse: sia quello del tracciato, che quello relativo al porto mediterraneo – il cui studio gli era stato affidato come suo specifico compito dalla «Società di studi» – e quello relativo alla costruzione o meno di chiuse alle due estremità del Canale. Tra i due possibili tracciati – indiretto da Suez ad Alessandria, ovvero diretto da Suez alla baia di Pelusio – Negrelli non ebbe mai dubbio, e si pronunciò in favore di quest'ultimo. Le sue profonde conoscenze nel campo della scienza e particolarmente dell'idraulica gli avevano fatto comprendere che, non essendovi dislivello tra i due mari, le acque avrebbero potuto scorrere libere, senza insabbiamenti. L'abolizione delle chiuse alle due estremità, che sostenne opponendosi al progetto preliminare che le prevedeva, costituiva la soluzione di un problema tecnico, che l'attuazione e il funzionamento del Canale dimostreranno essenziale, soluzione che non era alla portata di tutti e che venne fino all'ultimo avversata in seno alla Commissione internazionale.

Altro problema tecnico di non facile soluzione risolto da Negrelli fu quello relativo al porto mediterraneo, che il progetto preliminare degli ingegneri del vicerè prevedeva a Pelusio, in fondo alla baia. Eseguiti nel corso dei sopralluoghi della fine di dicembre 1855 gli opportuni rilievi – materialmente da un tecnico francese, ma seguendo le istruzioni che venivano principalmente da Negrelli, il quale già nel 1847

¹²⁾ V. ZARA O. ALGARDI, *Il Canale di Suez nelle prospettive dell'800 e nella visione idealistica di Luigi Negrelli*, in *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, Trento 1969.

aveva istruito la squadra dei suoi tecnici che aveva esplorato il golfo di Pelusio – e tenendo conto delle informazioni fornitegli dal capitano della corvetta egiziana che li accompagnava (secondo quanto disse nella sua conferenza del maggio 1856 alla Società geografica di Vienna), nonché dell'esame diretto della costa, Negrelli poté sciogliere la riserva fatta al tempo del suo primo progetto e indicare, come punto ottimale per il porto, Sais, 28 chilometri più a ovest del punto stabilito nel progetto preliminare: in quanto lo considerava il più sicuro per il minimo insabbiamento, data la convessità del litorale, tenuta presente la legge fisiografica vinciana sull'azione rifratrice da essa esplicata. Come Paleocapa, era convinto che l'origine degli insabbiamenti fosse fluviale e non marina.

Il fenomeno dell'insabbiamento era noto ai geologi italiani e fu studiato particolarmente da Negrelli e da Pietro Paleocapa, anch'egli ingegnere idraulico già internazionalmente famoso al suo tempo, in rapporto ad un parallelo tra le spiagge adriatiche presso Venezia e le spiagge egiziane mediterranee nel golfo di Pelusio, vicine agli sbocchi del Po e del Nilo. La scelta di Negrelli fu sostenuta e rafforzata dalle memorie scientifiche del Paleocapa ¹³): non vi era pericolo di avanzamento della spiaggia, sia di terraferma che subacquea, in quanto nel golfo di Pelusio vi era equilibrio tra le forze che promuovevano l'avanzamento e quelle che agivano in senso contrario, cosicché si annullava il pericolo determinato dalle materie uscenti dal Nilo e poi travolte dal mare e depositate davanti alla costa, causa di insabbiamenti.

Il porto fu stabilito a 8 chilometri di profondità – come Negrelli aveva proposto – e a 2300 chilometri dalla riva, nel punto più sicuro per l'ancoraggio delle navi, al riparo della punta di Damietta, e fu un porto-canale come quello di Venezia, protetto da due moli guardiani. Si trattò indubbiamente della soluzione originale di problemi tecnici ¹⁴), e

¹³) Vedi ZARA O. ALGARDI, *Il progetto di ingegneria del Canale di Suez e il suo autore: Luigi Negrelli. Problemi storico-giuridici*, «Il Diritto di Autore», Milano 1989, n. I, gennaio - marzo, p. 37.

¹⁴) Circa la «nebbia» che velò il reale momento della scelta di Porto Said e il verbale originario – documento inedito consultato da chi scrive – con il quale la Sottocommissione prima di lasciare l'Egitto stabilì a 18, e non a 22 chilometri a ovest di Pelusio, come fu poi definitivamente stabilito, il punto dove il porto era destinato a sorgere, v. ZARA O. ALGARDI, *Luigi Negrelli, l'Europa, il Canale di Suez* cit., specialmente p. 229 ss.

lo fu anche quella dell'attraversamento della laguna di Menzaleh, che consentì un tracciato veramente diretto da Suez a Sais.

Sempre per timore di insabbiamenti lungo il canale, gli ingegneri del vicerè continuarono a sostenere la necessità delle chiuse alle due estremità, mentre Negrelli, sostenuto da Paleocapa, escludeva tale pericolo. Alcuni membri della Commissione, sebbene incerti di fronte alla convincente sicurezza di Negrelli, avrebbero voluto per prudenza mantenere le chiuse. La tesi dell'abolizione trionfò con la riserva, proposta dall'ingegnere olandese Conrad, di costruire in seguito le chiuse ove se ne fosse verificata la necessità: la quale naturalmente non si verificò mai. Negrelli era l'unico che sapeva vedere lontano. La soluzione tecnica da lui trovata consentiva lo scorrimento libero e costante delle acque dei due mari e il passaggio sicuro delle navi.

Rimane da considerare, riguardo a quella che sarebbe oggi la tutela giuridica del progetto Negrelli, il fatto dell'attuazione o meno del progetto stesso, nella costruzione del Canale di Suez: riguardo ai punti essenziali che ho esaminato, non può esservi dubbio. Se ampliamenti sono stati poi realizzati per le esigenze del traffico (e Negrelli aveva previsto la loro necessità e ne aveva tenuto conto), specialmente dopo la nazionalizzazione della Compagnia del Canale di Suez voluta da Gamal Abdel Nasser nel 1956 – che avvenne di fatto mediante l'occupazione degli stabilimenti della Compagnia lungo il Canale da parte delle forze dell'esercito e della polizia quando il presidente egiziano pronunciò la parola d'ordine «Lesseps» alla quale si attribuiva il significato di «colonialismo» – non si trattò di cambiamenti che incidessero sul progetto Negrelli. E se piccoli cambiamenti furono apportati nel corso della costruzione, a parte il fatto che neppure essi modificarono quel progetto, si trattò, come quando si vollero costruire curve in maggior numero, di errori che dovettero essere poi rettificati.

Concludendo, si può affermare che il progetto di Luigi Negrelli, da lui elaborato, e da Lesseps attuato attraverso il lavoro dei competenti del ramo, ingegneri e tecnici, costituendo un insieme di soluzioni originali di problemi tecnici, soluzioni dovute alla preparazione scientifica di Negrelli, alla sua competenza, alle sue intuizioni geniali, è degno di piena tutela da parte di quel diritto di proprietà intellettuale, tardivamente riconosciuto nel corso della civiltà, ma oggi rispettato da tutte le legislazioni, che garantisce gli interessi degli autori di opere dell'ingegno, di invenzioni, di progetti di opere di ingegneria.

Anche nell'assenza di una norma specifica al tempo di Negrelli, si impone il rispetto del suo nome come autore del progetto esecutivo del

Canale di Suez; rispetto dovuto, in nome del patrimonio culturale comune e universale e che dà luogo a un diritto naturale. Diversa è la questione dei diritti di carattere economico: rispetto ai quali possono considerarsi soltanto quelli che sarebbero derivati agli eredi di Negrelli dall'attribuzione da parte del vicerè egiziano, conformemente agli statuti annessi alla concessione relativa al Canale accordata a Lesseps, di parti di «fondatore», avendo Negrelli contribuito, con i suoi studi e progetti, all'impresa di Suez. L'utile complessivo riservato ai fondatori era del dieci per cento sugli utili della gestione del Canale. A Negrelli sarebbero spettate due parti, la prima per il lavoro svolto per la Società di studi, la seconda in quanto membro della Commissione scientifica internazionale. Gli eredi non percepirono mai nulla; inutili furono le numerose cause intentate nel corso di quasi vent'anni, per iniziativa della figlia veronese di Negrelli, Maria Grois, alla Compagnia di Suez, la cui enorme influenza prevalse. Scomparve dalla lista originaria dei «fondatori», oltre al nome di Negrelli, quello di Bruck, scomparsi rispettivamente nel 1858 e nel 1860.

Si tratta di una lunga e complicata vicenda, della quale si può aver conoscenza consultando i due volumi del *Fondo Maria Grois* pubblicati dal Ministero degli Esteri, che ho già ricordato, e il corpo delle lettere scritte tra il 1927 e il 1932 da Maria Grois Negrelli all'ingegnere Gualtiero Adami di Trento, che le raccolse onde non andassero smarrite notizie e testimonianze, consegnandole poi al Museo di storia naturale di Trento e infine acquisite dal museo Negrelli di Fiera di Primiero; presso il quale ho depositato alcune delle lettere a me scritte dallo stesso Adami tra il 1968 e il 1971, sullo stesso argomento.

Durante la prima guerra mondiale ebbero luogo, da parte di privati, ed enti che in Austria erano titolari di diritti, tentativi o progetti di rivendicazione. Più tardi il governo italiano, sollecitato da Maria Grois, divenuta cittadina cecoslovacca, considerata la questione (a Venezia e Trieste alcuni enti, per iniziativa di Negrelli, erano stati partecipi dell'impresa di Suez), non ritenne di poter tentare alcuna rivendicazione.

8. Non si può parlare di Luigi Negrelli, soprattutto come uomo – temperamento, carattere, cultura – ma anche come scienziato, in quanto i due aspetti concorrono a formare un'unica personalità, senza affrontare il problema, che certamente non ho alcuna pretesa di risolvere, delicato e difficile, della sua appartenenza a un paese, a una nazionalità, a una patria. Si tratta prima di tutto di intendersi sul significato delle parole e di essere disposti alla massima obiettività, senza di che l'antica diatriba tirolese-trentino, austriaco-tedesco-italiano, non può avere mai

fine: non essendo sufficiente la definizione di «europeo» da me proposta nella sua biografia in quanto, se europeo fu per mentalità e opere, non potè esserlo nel senso attuale del termine; né la identificazione della sua vera patria nella Scienza, in quanto troppo generica.

Cittadino di un impero plurinazionale, Luigi Negrelli, trentino o, per usare più propriamente la terminologia del tempo, appartenente al Tirolo italiano, era per lingua e cultura italiano. Quale la sua «patria»? La parola significa – secondo il dizionario, nel presente caso lo Zingarelli – «luogo natio», «paese di origine», «luogo comune a tutta la nazione». In un'epoca in cui l'Italia come stato-nazione unitario ancora non esisteva in quanto divisa in vari stati soggetti in gran parte al dominio austriaco, e il Tirolo italiano, che era stato un principato vescovile per secoli, inserito nel Sacro romano impero germanico, faceva parte dell'impero degli Absburgo, non potrebbe esattamente affermarsi che patria di Negrelli fosse l'Italia. Era il tempo delle «piccole patrie», e in questo senso sua patria fu Primiero, suo luogo di origine. Egli potrebbe non erroneamente definirsi italo-austriaco dato il lungo tempo trascorso a Vienna e in altre città dell'Austria, ma non semplicemente austriaco come devono invece essere definiti i suoi discendenti, che sono «austriaci di origine italiana», salvo la minoranza italiana, che vive tuttora in Italia.

Muoverò da punti fermi, di fatto: Luigi Negrelli nasce a Pieve di Primiero il 23 gennaio 1799: è quindi, per nascita, un primierotto. E continuerà ad esserlo per sentimento, come dimostra la sua vita, con i frequenti ritorni alla città natale, la sua corrispondenza, il ritorno nostalgico del pensiero al luogo del rimpianto nei momenti difficili, e in punto di morte. Nasce da Angelo Michele Negrelli e da Elisabetta Würtemberg: nel suo sangue si fondono i geni dell'uno e dell'altro. Diversa sarà però la influenza esercitata dall'uno o dall'altra sul fanciullo, l'adolescente, l'adulto Luigi: una spiegazione forse si potrebbe trovare nella consuetudine del tempo che nella famiglia privilegiava la figura dell'uomo, o nella superiore cultura del padre. Luigi è affezionato all'uno e all'altra – uniti da un legame così profondo che muoiono a distanza di cinque giorni l'uno dall'altra, il 27 settembre la madre, il 2 ottobre 1851 il padre – e scrive in lingua italiana un necrologio e una ispirata preghiera per i genitori defunti.

La madre di Luigi, figlia di Giuseppe Würtemberg da Brunico e di Francesca Strobel anch'ella della diocesi di Bressanone, era nata a Tonadico nella valle di Primiero. Dalle informazioni di don Cesare Segà, decano di Fiera di Primiero, raccolte nel 1941 da Gualtiero Adami,

previo esame dei registri della parrocchia, la famiglia Würtemberg risulta presente nel Primiero già nella prima metà del secolo XVIII – alle dipendenze dei conti Welsperg – e già italianizzata quando nasce Elisabetta nel 1763. La etnia della famiglia comunque è tedesca, anche se l'italiano, che si parla nel Primiero, diviene la sua seconda lingua, così come per Angelo Michele, di etnia italiana, la seconda lingua è il tedesco. Luigi, oltre all'italiano che è la lingua usualmente parlata in famiglia, e oltre al tedesco, che studierà nelle scuole, parlerà e scriverà il francese, come dimostra la sua corrispondenza.

Tutti i Würtemberg, e anche il padre di Elisabetta, avevano sposato donne appartenenti a famiglie italiane della valle di Primiero: dove però l'elemento tedesco – presente fin dal Medio Evo per la ricerca dei minerali, in particolare l'argento – aveva lasciato un'impronta culturale. Padrino e madrina al battesimo di Elisabetta furono Michele Strobel ed Elisabetta Strobel, moglie del negoziante di Fiera di Primiero Cristoforo Strobel che fu assistente al matrimonio.

Scrivono una viaggiatrice-scrittrice inglese del secolo scorso: «Primiero, italiana nel paesaggio, nel clima, per lingua e caratteristiche nazionali, è ancora austriaca» ¹⁵⁾. Eravamo nel 1872, e Amelia Edwards, affascinata dalle Dolomiti, «quelle mistiche montagne dagli strani profili e dai colori ancora più strani», le stava esplorando. Soltanto tre anni erano trascorsi dalla inaugurazione del Canale di Suez. Pochi anni dopo visiterà l'Egitto e navigherà lungo il Nilo, forse meditando sulla lunga ostilità dell'Inghilterra al Canale, cessata soltanto quando nel 1866 il sultano di Costantinopoli aveva concesso la ratifica della concessione per la costruzione del Canale; probabilmente ignara dell'aspra polemica che aveva contrapposto l'inglese ingegnere Robert Stephenson, scettico sulla realizzabilità dell'opera, e Luigi Negrelli, che sulla stampa gli aveva risposto con motivazioni scientifiche e tecniche ineccepibili, fino alla vigilia della morte, nel 1858 ¹⁶⁾.

¹⁵⁾ A.B. EDWARDS, *Cime inviolate e valli sconosciute*, Nuovi Sentieri, Bologna, 1985.

¹⁶⁾ V. Ibid., p. 324 ss. e citazioni ivi. La seconda lettera aperta a Stephenson, indirizzata al «Times» di Londra che aveva pubblicato l'attacco dell'ingegnere inglese contro Negrelli, fu da questi redatta a Primiero nell'agosto del 1858. Il documento originale, in tedesco (Negrelli annota: «spedito al barone de Bruck con le ultime lettere di Lesseps il 29/8»), è pubblicato in fac-simile nel «Fondo Maria Grois», vol. I, p. 256-257 e reca varie correzioni. Negrelli sarebbe scomparso 33 giorni dopo. Soffriva già di quel male che inutilmente aveva tentato di curare.

Certamente la Edwards vide la casa del progettista di Suez, a fianco della chiesa della Pieve.

Attenta osservatrice, la Edwards, dopo aver accennato ai vari domini succedutisi a Primiero, ricorda che Castel Pietra fu spesso assediata dai veneziani, e che alla «grande Repubblica» appartenne, e continuò ad appartenere per lungo tempo, «il villaggio di Transacqua, frazione di Primiero, separata dalla cittadina soltanto dal fiume Cismon e da due o tre prati, anche quando tutta la vallata passò sotto il potente dominio dell'Austria». La sua chiesa infatti è dedicata a San Marco. Gli stili architettonici delle case sono diversi l'uno dall'altro: da una parte si nota l'impronta italiana e veneziana, dall'altra quella tedesca, salendo sulla collina (verso la Pieve), dove sorge la chiesa nella quale fu battezzato Luigi Negrelli (n.d.a.), la quale «appare più tirolese che tedesca e internamente è strutturata nello stile gotico, severo, ma proporzionato, del tredicesimo secolo». E «Primiero è molto pulita, gaia e pittoresca», annota la scrittrice.

Fino a quasi dieci anni prima (ossia a meno di quarant'anni prima della nascita di Luigi Negrelli), e all'epoca in cui – nel 1761 – il padre di Luigi si trasferì dalla Valsugana a Primiero, la vita a Primiero «era quasi primitiva nel suo invidiabile isolamento... ora la vita della cittadina non ha più l'aspetto arcadico di un tempo quando di notte una lanterna ad olio luccicava nel buio appesa alla porta delle case e la brava gente del luogo usciva nelle vie, ancora sconnesse, portando seco una piccola, fioca lampada»¹⁷⁾. La scrittrice informa poi sul trasporto della posta con una «carretta» leggera, la esistenza di un gasometro, e le vie di comunicazione da Primiero a Fonzaso a Feltre, «centro di bellissime strade nazionali che si irradiano verso Belluno, Treviso, Bassano e Trento». La strada fino a Fonzaso è ancora «una mulattiera molto ripida e accidentata»: è noto infatti che Negrelli progettava la costruzione della strada dello Schenèr.

La comunità di Primiero, che era sorta sotto l'influenza politica e culturale di Feltre, era rimasta fino al 1876 sotto la giurisdizione spirituale dei vescovi. Il nonno di Luigi, Niccolò Negrelli, apparteneva, come risulta dall'atto di matrimonio, alla diocesi di Padova, essendo nato a Valstagna in Valsugana (1839). Si trasferì a Primiero sposando Anna Maria Ceccato, una vedova del luogo, alla quale è dedicata una lapide sulla parete esterna destra della chiesa della Pieve. La famiglia

¹⁷⁾ Ibid., p. 177.

aveva da poco – secondo quanto affermava Maria Grois Negrelli – trasformato il nome, che originariamente era Negrello, in Negrelli. Che quello fosse il nome originario è provato dalle ricerche presso la famiglia ¹⁸⁾.

Scrive il padre di Luigi, Angelo Michele, nel suo diario, conservato – non nella sua integrità ¹⁹⁾ – nel museo Negrelli di Fiera di Primiero: «dirò primieramente ch'io trassi origine da quella famiglia che da Genova si è trasbordata a Verona, e che da là un ramo della medesima si trasportò in Vicenza», informando poi che nel secolo XV la famiglia Negrelli si trasferì a Valstagna, in Valsugana: a questo ramo egli apparteneva. E questo spiega perché Luigi Negrelli, il quale a sua volta aveva l'abitudine di tenere un diario, scrisse – come riferisce Alfred Birk – che, visitando Vienna, sentiva «riaffiorare le radici venete» ²⁰⁾. Tanto più dovette sentirle riaffiorare nei sette anni vissuti a Verona.

Le radici di Luigi – da parte del padre il quale, quando egli nacque, si era trasferito da 38 anni dalla Valsugana a Primiero – erano venete (ramo «Negrello» di Vicenza) nel periodo più prossimo, genovese nel periodo più lontano, quali sembrano riaffiorare nella schiettezza e tenacia del suo carattere, nella sobrietà e riservatezza. Erano nord-tirolesi da parte della madre, di etnia tedesca. Certamente Luigi Negrelli non fu insensibile all'influenza degli ambienti di cultura e di lingua tedesca nei quali visse e lavorò nell'Europa centrale: per la maggior parte del tempo nell'Austria, dalla quale estese la propria attività in altri stati

¹⁸⁾ ANGELO SAMMARCO, nel volume citato, narra di aver attinto notizie a Vienna, presso la signora Stefania (vedova di Oscar Negrelli, figlio del secondo figlio di Luigi Negrelli, n.d.a.) che abitava alla Mommsengasse 35, la quale gli fece vedere un antico stemma dal quale risultava il nome Negrello. V. p. 63-64 e 64 nota 1.

¹⁹⁾ Sarebbe auspicabile che le documentazioni relative a Luigi Negrelli che tuttora si trovano in mani private fossero doverosamente raccolte nel museo Negrelli di Fiera di Primiero. Molte già sono andate disperse, altre vengono trattenute per un mal inteso senso di proprietà. Ancor più auspicabile sarebbe la completa disponibilità della notevole documentazione esistente a Vienna. E, più importante ancora, una diffusione delle documentazioni essenziali relative al Canale di Suez e all'opera di Negrelli e di Paleocapa presso ambienti competenti e responsabili anche ufficiali, in vari paesi europei e non: a incominciare dall'Egitto, primo paese interessato a conoscere e a far conoscere la verità.

²⁰⁾ A. BIRK *Alois von Negrelli. Die Lebens Geschichte eines ingenieurs* vol. I, Vienna 1915; vol. II, Lipsia 1925. Birk fu il principale biografo di Luigi Negrelli. La sua opera non è mai stata tradotta in lingua italiana.

tedeschi, e per lunghi anni nella Svizzera di cultura tedesca, con periodi di lavoro in alcuni Cantoni di lingua italiana.

Negrelli fu, com'è noto, cittadino e funzionario fedele dell'impero asburgico. Né rinnegò mai il suo essere in questo senso «austriaco», ché anzi quando, alla fine della sua vita, fu amareggiato dalla polemica con l'ingegnere inglese Roberto Stephenson, e gli rispose con lettere aperte pubblicate dalla stampa, di fronte alla definizione sprezzantemente rivoltagli di «austriaco» egli non la respinse, ma l'accolse con fierezza e replicò con la famosa frase che affermava: «da noi l'onore non si vende», inopportuna interpretata nel 1941 dal Bordignon come riferita all'Italia e non all'Austria, il che non rientrava nella logica della frase stessa. Negrelli affermò altresì che egli non vendeva il proprio nome.

La lingua da Negrelli prevalentemente parlata e scritta fu fin verso i vent'anni quella italiana, poi, vivendo e lavorando in Austria con l'intervallo degli otto anni in Svizzera e di altri periodi saltuari sempre nella Svizzera tedesca, e avendo sposato donne austriache (la prima moglie morì ancor giovane), fu quella tedesca.

Nel periodo formativo dell'infanzia, dell'adolescenza, della prima gioventù, la cultura e la lingua furono per Luigi Negrelli quelle italiane, ove si considerino i suoi studi. Il padre infatti, dopo un breve periodo in cui aveva mandato i figli Luigi e Nicola presso un parente affinché frequentassero una scuola a Valstagna, li aveva fatti seguire negli studi dall'umanista Serafino Pastorini, iscrivendoli successivamente alla scuola di Feltre, annessa al seminario. Conseguito il diploma nel 1817, e risolto negativamente, come ho già ricordato, per motivi economici, il dubbio se iscrivere il suo primo figlio maschio, che aveva dimostrato tanta propensione per l'arte, pur riuscendo bene in tutte le materie, all'Accademia di Belle Arti di Roma istituita da alcuni anni, Luigi viene iscritto, alla fine dell'anno, al Politecnico di Innsbruck dove segue i corsi di ingegneria.

Della sua vita di lavoro nei decenni successivi mi sono occupata sia pur entro i ristretti limiti di spazio consentitimi, nella biografia di Negrelli. Qui farò solo un cenno al periodo italiano – gli anni dal 1848 al 1855 trascorsi nel Lombardo-Veneto a capo delle pubbliche costruzioni – in quanto molti elementi dimostrano che, tra i due possibili atteggiamenti mentali e sentimentali che avrebbe potuto avere: da una parte, dopo trent'anni vissuti, salvo le parentesi nella sua Primiero, tra l'Austria, la Svizzera, i viaggi nell'Europa continentale, una sorta di rigetto verso una regione italiana, dall'altra una sorta di risveglio di

sentimenti dal fondo dell'anima, fu piuttosto quest'ultimo a prevalere, anche se nel quadro di un animo equilibrato e che sapeva accogliere ed apprezzare il meglio di ogni popolo e di ogni paese, fondendolo in sé. Non avrebbe infatti suscitato affetti e amicizie profonde, e il rimpianto che lo seguì alla partenza, se il sentimento non fosse stato reciproco. Non avrebbe destato i sospetti delle autorità di polizia austriache di essere troppo amico degli italiani, con conseguente inchiesta segreta e rimozione da tutte le cariche, se non si fosse comportato correttamente e imparzialmente di fronte al compito di promuovere la rete ferroviaria facendo l'interesse delle popolazioni e attuando così quella politica conciliatoria che riteneva – ed effettivamente era all'inizio – alla base del suo trasferimento in Italia.

Fu anche accusato di aiutare i patrioti italiani ²¹). Non è da escludere che il senso della sua nazionalità si sia risvegliato in quel periodo. Né è da escludere che lo abbiano turbato le condanne a morte che si succedevano e sono provati i suoi interventi presso Radetzky, col quale fu sempre in buoni rapporti, per aiutare qualcuno: prodigarsi in favore degli altri faceva parte del suo temperamento, a parte ogni idea politica. L'ingegner Gualtiero Adami di Trento, dal quale ebbi segnalazioni utili quando stavo iniziando nel 1968 le mie ricerche su Luigi Negrelli, a lui indirizzata da don Stefano Fontana di Siror nel Primiero, nei lunghi colloqui di quegli anni, oltre che nella corrispondenza durata fino alla sua morte nel 1971, più volte mi narrò le confidenze riferitegli dall'ingegner Emilio Benuzzi di Dro, uno zio del quale era stato funzionario di Luigi Negrelli a Verona; a lui l'ingegnere primierotto aveva confidato la preoccupazione per la situazione politica e i propri interventi a favore degli italiani in difficoltà. L'aver assunto alle proprie dipendenze funzio-

²¹) Lo testimonia il Birk, il quale dopo la prima guerra mondiale ebbe accesso agli archivi segreti, ed espone, nel secondo volume della sua biografia di Luigi Negrelli, la vicenda dell'inchiesta poliziesca, le sue motivazioni, le sue conclusioni. Nella biografia da me scritta, v.p. 145 ss. Anche se non risulta esplicitamente, è probabile che sia stato usato come argomento a suo carico l'aver per nipote (figlio di una sorella) l'abate Antonio Zanghellini, patriota, compromesso in varie azioni antiaustriache e d'essere intervenuto a suo favore anche presso le autorità di Vienna. Dell'irredentismo del sacerdote subì le conseguenze anche Michelangelo Negrelli, fratello di Luigi, giudice, trasferito per punizione, come scrive in una pagina del «giornale della famiglia Negrelli»: il diario è proprietà degli eredi del prof. Francesco Lott, di Trento, ed è stato da me consultato nella fotocopia in possesso dello storico Luciano Brunet di Primiero.

nari di sentimenti antiaustriaci contribuirà all'accusa di esser venuto meno alla «fedeltà politica» (particolarmente il francese Bourelly).

Ma di politica Negrelli non si occupò mai, quanto meno attivamente.

Ciò che turbò profondamente Negrelli e che dovette constatare da vicino trovandosi nel Lombardo-Veneto, fu la politica di vessazione fiscale: cinque milioni di corone da pagare mensilmente per la Lombardia e il Veneto – quanto tutte le altre province italiane insieme – era un sacrificio troppo grande, che aumentava l'ostilità della popolazione, già in fermento contro l'amministrazione militare, come Negrelli scriveva da Milano alla moglie nel febbraio 1949. A Milano egli si trovò con Carlo Ludovico Bruck nella primavera di quell'anno in occasione delle trattative di pace tra Austria e Piemonte, per contribuire con la sua competenza specifica a segnalare le necessità di ricostruzione del Lombardo-Veneto: ottenne infatti un finanziamento per le nuove linee ferroviarie ²²).

Arrivata da poche settimane a Verona nella loro splendida residenza di Palazzo Giusti del Giardino, Lotti scriverà alla propria madre, a Vienna, sui festeggiamenti e l'adorazione che circondavano il marito, malgrado i quali egli rimaneva «sempre eguale a se stesso, dimostrando così la vera nobiltà del suo animo».

Sono così giunta alla conclusione di un rapido esame della figura di Luigi Negrelli uomo e scienziato: per lo scienziato valgono le stesse considerazioni svolte sull'uomo, dotato di serietà, generosità, rettitudine, ampiezza di vedute. Ma non è possibile concludere senza accennare alle idee di Negrelli in capo sociale e politico.

Luigi Negrelli visse in un periodo socialmente e politicamente delicato e di transizione per i popoli europei, e nella non facile posizione di colui che, appartenendo a una nazionalità, è cittadino di un impero plurinazionale alle cui leggi non si sottrae. Ho trattato la questione del significato della «italianità» di Negrelli in una visione europeista e universalistica nella sua biografia, e non intendo ripetermi, se non per sottolineare come il suo europeismo consista, oltre che nelle sue idee che superavano i confini, nelle sue opere che lasciarono tracce importanti in vari paesi d'Europa, nelle sue concezioni che, messe a fuoco dalla sua visione della funzione del Canale di Suez, abbracciava-

²²) V. ZARA O. ALGARDI, *Luigi Negrelli cit.*, p. 121-122.

no l'Europa, fino al Nord, in una linea ideale che tutta la percorreva fino a superare il Mediterraneo per avvicinarla ad altri continenti.

La sua visione della funzione del Canale di Suez in un'ottica internazionale gli faceva considerare necessario il collegamento delle valli del Tevere, dell'Arno e del Po con l'Europa centrale, del Mediterraneo con i mari del Nord. Il collegamento dei grandi fiumi navigabili, come del Reno col Danubio, era nei suoi progetti. Le sue concezioni spaziavano lontano, non solo sulle carte geografiche, ma anche nel campo sociale e politico. Fautore del progresso, non lo era soltanto nel campo della tecnica. È interessante ricordare, quanto al Danubio – un nuovo letto del quale per l'attraversamento di Vienna fu progettato dall'imperatrice Maria Teresa – che per la realizzazione dell'opera furono impiegate le stesse macchine che erano servite per gli scavi del Canale di Suez: per i punti più difficili l'ingegnere torinese Edoardo Gioia aveva inventato un particolare tipo di draghe.

Di Negrelli si sa che il suo orientamento politico era liberale come quello del suo amico ministro Bruck; un orientamento che non poteva vederlo consenziente al sistema poliziesco e rigidamente burocratico che soffocava gli impulsi di libertà e di progresso: non era certamente un reazionario, e più volte le sue corrispondenze lo confermano, come del resto il suo comportamento. Quando nel 1832 si trasferì, malgrado la contrarietà dei suoi superiori di Vienna, a lavorare in Svizzera, Baumgartner, il governatore del cantone di San Gallo, lo invitò con espressioni che lumeggiavano la vita più serena nei rapporti di lavoro che avrebbe avuto la libertà di condurre in Svizzera.

Ricorda il Birk che, quando nel 1848 venne concessa la Costituzione a Vienna, poi abrogata, Negrelli se ne era rallegrato scrivendo all'amico Escher, così come si era rallegrato per la soppressione della censura – dalla quale egli non era esente – al tempo stesso deplorando le pressioni esercitate sulla libertà di stampa e l'assenza di provvedimenti a favore degli operai, che si comportavano con saggezza, come egli osservava; così come si rallegrerà per le direttive di conciliazione in Italia, rammaricandosi per i ritorni della reazione.

Nel 1848 Negrelli scriveva a Enfantin che si era raggiunta la soluzione di parte dei problemi, ma che molte cose sarebbero dovute ancora cambiare – nell'impero – prima che alle «terre mobili» si sostituisce una «terra solida» capace di «reggere l'edificio sociale dei secoli futuri». La stessa partecipazione di Negrelli alla fondazione della Società di studi proposta dai sansimoniani e voluta particolarmente dall'ingegnere Prospero Enfantin, il suo confidarsi con lui, provano che egli non

era contrario alle idee di progresso e di socialismo dei discepoli di Saint-Simon. Al popolo, di qualunque paese, Negrelli si sentiva vicino. Interessante è la definizione di «lavoratore» che Cesare Battisti dà di Negrelli, il quale, da una condizione familiare di ristrettezze economiche, aveva saputo elevarsi col proprio lavoro e la perseveranza, soprattutto se la si avvicina alla definizione di Lesseps data da alcuni, tra i quali il figlio di Negrelli Oscar, come «capitalista»: definizione che si attaglia alla personalità dell'imprenditore di Suez.

Luigi Negrelli ebbe una numerosa discendenza. Le ricerche furono compiute dall'ingegner Gualtiero Adami, che compilò un albero genealogico. Alcuni dei discendenti vissero e vivono tuttora in Austria, altri, una minoranza, in Italia, dove vivono però molti discendenti dei fratelli di Luigi.

Tra coloro che rimasero in Austria i sentimenti riguardo all'Italia non sono stati univoci. La figlia Maria – che sposò un viennese, dal quale ebbe un figlio – fu di sentimenti italiani e non risparmiò dichiarazioni in questo senso.

Il pronipote di Luigi Negrelli, dottor Alessandro Negrelli, che partecipò come altri discendenti, più volte, alle celebrazioni del progettista di Suez che si svolsero a Trento (ad esempio nel 1930 e nel 1969), fece analoghe dichiarazioni. Nel 1955, nell'inviare all'ingegner Adami la fotocopia degli elaborati tecnici relativi agli studi per il Canale di Suez, firmati da Luigi Negrelli e da lui ritrovati negli archivi di Vienna, scrisse nella relazione allegata: «Le sorti dei discendenti di Negrelli insegnano che la loro emigrazione da Primiero fu un errore fatale; fin che esistette il mosaico dei popoli del cessato impero, si ebbe l'impressione che le famiglie immigrate da ex province di altra lingua, non si erano affatto fuse con il locale popolo tedesco. Si verificarono pertanto certe riserve mentali, rese sempre più forti dalla risonanza del nome e dalla durata delle opere delle passate famiglie nel campo della pubblica vita.

Sebbene poco pratici della lingua dei nostri maggiori, tuttavia fummo sempre orgogliosi di appartenere alla civiltà italiana. E possiamo ben essere orgogliosi anche nel constatare che, in nessun'ora della nostra vita, abbiamo mai deplorato, e men che meno negata l'origine italiana della nostra famiglia». La relazione fu pubblicata nella rivista «Economia trentina» del 1955, numero 6, che contiene altri interessanti studi su Negrelli, elaborati in occasione del «Congresso di Trento per il centenario del progetto italiano per il taglio dell'Istmo di Suez (1855-1955)» al quale, con questo titolo, dedicò una pubblicazione

contenente relazioni e resoconti anche l'Istituto italiano per l'Africa nel 1856.

Di sentimenti diversi fu Niccolò Negrelli, fratello di Alessandro. Entrambi erano di Linz: nipoti di Luigi, il primo figlio che Negrelli ebbe da Amalia de Pirkenau, nel 1832. Scrittore, Nikolaus pubblicò nel 1940 a Berlino *Negrelli und die Lüge von Suez* (*Negrelli e la menzogna di Suez*) rivendicando l'opera dell'avo per il Canale. Il volume, di 272 pagine, con 18 illustrazioni, ha un sottotitolo: *La battagliera vita dell'ingegnere tedesco Luigi de Negrelli (Lebenskampf des deutschen Ingenieur Alois von Negrelli)*. Ai Negrelli di Linz appartengono le discendenti invitate dal Comprensorio di Primiero al Convegno internazionale. Nell'Europa di oggi che persegue un progetto di unificazione, una solidarietà tra discendenti austriaci e italiani di Luigi Negrelli costituirebbe il miglior omaggio allo scienziato dalle grandi visioni supernazionali, soprattutto se favorisse, in nome di comuni ideali di progresso scientifico e civile, un maggior avvicinamento tra popoli e paesi, in particolare tra Austria e Italia.

Luigi Negrelli è sepolto a Vienna, nel museo centrale, tomba numero 23: un monumento che raffigura il Canale di Suez, in cemento. Nella targa sullo sfondo si legge che Negrelli diede al mondo il Canale; in una targa laterale, la data del trasferimento a quel cimitero della sepoltura del «grande ingegnere austriaco», il 1929. Prima di allora, la figlia di lui Maria Grois – che dal 1936 gli riposa accanto – fece dei tentativi, d'accordo con alcuni scienziati di Trento, di trasferire a Primiero le spoglie del padre: la storia del perché l'iniziativa non ebbe successo è meglio dimenticarla ²³). Recentemente lo storico primierotto Luciano Brunet, dopo aver visitato la tomba, ne ha rilevato, attraverso la stampa e la radio, la trascuratezza.

L'antico auspicio di un monumento a Negrelli nei principali porti italiani che vedono salpare le navi dirette al Canale di Suez non è stato adempiuto.

A Luigi Negrelli è intitolata la via principale della città di Ismailia, il cui sorgere Negrelli aveva previsto. Immagino la figura eretta del progettista, in bronzo o in marmo, rivolta verso il Mediterraneo, in fondo al molo di Porto Said, quel porto-canale per il quale egli indicò il

²³) V. ZARA O. ALGARDI, *Luigi Negrelli, l'Europa, il Canale di Suez*, cit., p. 336 e nota 31 ivi.

punto in cui sarebbe dovuto sorgere per il miglior funzionamento del Canale e la miglior sicurezza delle navi.

Quel punto era al riparo della punta di Damietta: e se si pensa che l'antica Damietta – visitata al tempo delle crociate da San Francesco, che ad esse era contrario – era dai musulmani considerata quale città predestinata da Dio ad orientare in uno spirito nuovo i due mondi, cristiano e musulmano, sarebbe facile a chi guardasse la figura di Negrelli – il quale vedeva nel Canale di Suez una via di comunicazione e di pacificazione tra gli uomini – considerarla come il simbolo di un sempre più necessario auspicio di pace: anche per il tormentato Medio Oriente.

LUIGI NEGRELLI UND SEIN GEISTIGES VERMÄCHTNIS

di ISTVÁN NÉMETH *)

«Es ist negrellisches Blut in seinen Adern – und dieses kann nicht anders als für Österreich Ehre und Glück wollen» – so steht geschrieben am Schluß eines seiner Briefe über seinem Neffen, der im Jahre 1848 an den revolutionären Ereignissen sich beteiligte und deswegen seines Amtes als Kurat von Mezzano abberufen sollte. Der Brief wurde am 4. Januar 1854 in Verona verfaßt und an seinem Freund und Förderer Johann von Ebner, Kreishauptmann von Bregenz, gesendet. Dieses bisher unbekannte Schreiben befindet sich mit zwölf Anderen von Luigi Negrelli, alle an den bereits genannten Adressaten gerichtet, in der Beständen der Handschriften- und Inkunabelsammlung der Österreichischen Nationalbibliothek. Sie umfassen eine Zeitspanne von mehr als zwanzig Jahren. Allein schon aus diesen Briefen offenbart sich die Persönlichkeit und der Charakter Negrellis, sei es mir daher erlaubt die einen oder anderen bezeichnenden Stellen aus den Briefen zu interpretieren und zitieren. Die Briefe tragen die Bibliothekssignatur der Autographensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek, Autogr. 129/13, sie wurden im Jahre 1935 von der Witwe Ebner für die Bibliothek gekauft. Der früheste Brief ist am 2. Oktober 1836 datiert, aus der Zeit, als Luigi Negrelli im «Schweizer Dienste» stand. Er berichtet darin über die mit der Unterstützung der Handelskammer Zürich unternommenen Reise im Sommer 1836, zum Studium des Eisenbahnwesens in Frankreich, England und Belgien. An der französischen Grenze wird gefragt ob Tirol in Kanton Zürich sei, oder selbst einen eigenen Kanton bilde. Er ist entrüstet darüber, aber auch über die Zustände in Frankreich, ebenso ungehalten über die strengen Zollunter-

*) Dirigente della Handschriften- und Inkunabelsammlung della Österreichische Nationalbibliothek di Vienna.

suchungen in England. Nichtdestoweniger «London hat mich wirklich in Erstaunen gesetzt und Tage würde ich brauchen an Ihnen alles Großartige mitzutheilen, was ich dort gesehen habe...» trotzdem «seitdem ich in England war, kommt mir auf dem Kontinent alles wie geschenkt vor.»

In seinem nächsten Brief, vom 26. Februar 1837 wendet er sich an seinem «Hochgeehrtesten Herr und Freund». «Darf ich sie um ein großes Gefallen zu bitten... Mein Bruder hatte seine sehr glückliche Stellung in Wien benutzt um meinen theueren alten würdigen Vater, nachdem er bei verschiedenen Epochen dem Staate und dem Vaterlande die größten Opfer brachte, eine kleine, ihm gebührende Pension auszuwirken» – es wird aber abgelehnt mit dem Hinweis auf die hochrangigen Stellungen der Söhne.

«Drückend ist aber für mich die Vermutung, es könne irgendein unlauterer Grund, oder moderne Ansichten mich bewogen haben, das Vaterland zu verlassen, ich, dessen Gesinnungen nie zweideutig waren, und dessen Liebe zum Vaterlande in der Entfernung nur noch stärker geworden ist... mich keine politische Gründe bewogen haben in die Schweiz überzutreten, sondern von der Notwendigkeit dazu gezwungen wurde.»

Kurz vor seinem Rückkehr nach Österreich wurde der folgende Brief an Ebner abgefasst, datiert mit 30. Mai 1839. «Verehrtester Freund! Mich hat auch nur der Gedanke an die Möglichkeit meiner ämtlicher Rückkehr in das theuern Vaterland fast wahnsinnig gemacht... Ich hatte Ihnen schon vor Jahren gesagt, daß ich in der Schweiz nicht sterben möchte... Schon meiner Kinder willen will ich in das liebe Vaterland zurückkehren. Mein Lage ist jetzt bald frei, ob- schon ich auf zweiundhalb Jahre noch engagiert bin – denn die Brücken, die ich in 6 Jahren zu führen gehabt hätte, werden bald schon fertig sein und ich könnte mein Lohn jährlich einstreichen ohne irgendetwas dafür zu tun, weil bei mir alles schon geleistet ist... Gott, welche innige Freude durchweht mich nur indem ich mich mit diesen Gedanken beschäftige – und ich fühle gewiß der Sache gewachsen.» Noch vor seiner Rückkehr in die Heimat verweilt er auf Kur in der Schwarzwald wegen Hustenanfälle. In dem am 29. Juni 1839 verfaßten Brief bittet um Intervention. Darin bemerkt er: «Mich schaudert zwar von dieser Legion von Größen, welcher gehuldigt werden muß um zum Ziele zu gelangen – doch was thut man nicht um in dem lieben Vaterlande wieder wirken zu können... Der bloßen Stelle wegen, um sie körperlich einzunehmen würde ich mich schämen auch nur einen Schritt zu tun...

Wie seltsam ist doch der Lauf menschlicher Dinge, während ich furchtbare Mühe haben werde in meinem Vaterlande eine untergeordnete Stelle zu erlangen, und mir die Füße dafür werde ablaufen müssen in Ungewißheit ob mir mein Vorhaben gelingen wird – werden mir im Auslande Stellen, freie, unabhängige entgegen getragen.» Ein anderer Brief noch aus Bad Badenweiler vom 7. August 1839 mit der Bitte um Vermittlung bei der Bewerbung in Wien. Endlich ist es soweit. Sein Wunsch ging in Erfüllung. Mit voller Begeisterung schreibt er am 18. Januar 1840 aus Zürich: «Im gleichen Momente, als ich ihr lieber Schreiben vor Augen hatte, überreichte mir der Briefträger zwei Briefe aus Wien – der eine von meinem Bruder – der andere – errathen Sie von wem? – ein Doppeladler horste am Siegel, und verwahrte wohl den Inhalt – nun errathen Sie?... Stellen Sie sich mein Erstaunen vor! Die Direktion der Kaiser Ferdinand Nordbahn ladet mich ungesäumt nach Wien zu verfügen» – am Schluß – «Ihnen, theurer Freund, der zu einer so freudigen Entwicklung meiner Zukunft so viel beigetragen hat, mein herzlichster Dank und ein freundlicher Gruß an alle die ihrigen. Von Ihren unaussprechlich zufriedenen Negrelli.» Am 25. Juni 1840 bringt er seine Zufriedenheit in einem Kurzbrief zum Ausdruck. Im nächsten Brief, vom 28. Dezember 1841 datiert, entschuldigt er sich, daß er während des Jahres nicht schreiben konnte, aber am Neige des alten, thatenreichen Jahres will er seine unwandelbaren Gesinnungen zu ihm /Ebner/ versichern. Dann folgt die Würdigung des Kaisers und der Vorgesetzten. Es spricht allgemeine Zufriedenheit aus seinen Zeilen, sowohl in Privaten als auch in beruflichen Dinge betreffend und dankt «welchen Dank ich dem Himmel schuldig bin, der mich auf meinen unruhigen, aber folgenreichen Wegen immer so segnend unterstützt.»

Am 1848 ist Luigi Negrelli bekanntlich in Italien, in Verona. Die folgende Briefe sind dort verfaßt. Am 11. April 1851 schreibt er an seinen «Verehrtester, lieber, lieber Freund! Die amtliche Schreibereien absorbieren mir täglich wenigstens 12 Stunden, weshalb ich Abends 10 Uhr oft fast blind bin und die Finger kaum rühren kann. Mein Protokoll weißt schon über 10.000 Geschäftszahlen nach und was für brocken... ich baute hier /Italien/ wieder auf was die Revolution zerstört und meine Stellung ist hier so daß man mich in Wien beneidet. Gerne bin ich aber nicht hier. Ich bin mit Deutschland, nämlich Deutschösterreich so sehr identifiziert, als da ich hier gerne sein könnte. Doch wo die Pflicht bindet muß man es sich gefallen lassen...» Er wird um Vermittlung ersucht. Darauf antwortet im gleichen Briefe: «Rücksicht-

in der Art stüfte, daß er einstimmig zur Curatie
 von Steyru ausgewählt, und vom Fürstbischof be-
 stätigt wurde. Du wüßtest es ja mit einem
 apostolischen Eifer seinen Berufspflichten, als du
 17 Nov. in Graz und in Brünn warst, das geist-
 liche Amt von einem Abbruch und Übergaben, und
 daraufhin mit dem Fürstbischof der Religion zu
 entsagen. Der Abbruch ist bekanntlich wirklich ge-
 geschehen, und nachgewiesen. Hätte der Curat minder
 pflichtig geschehen, so würde er nicht geschehen,
 so würde er nicht von seinem Bistum leben können!
 Wenn du an seine Pflicht anstellst, wird er es
 beweisen, und wir die Letzte für den Abbruch!
 Du wirst ist die einzige Nützlichkeit Mutter,
 die ist ist, und wir werden sie nicht los-
 lassen. Du ist meine Schwester, und die für die besten
 Pflichten der Kirche und der Menschheit zu
 bilden. Du, welche wir in der Religion Trost
 und Kraft finden, welche unsere Pflichten zu
 befolgen. Die Pflichten der Religion
 unsere Pflichten ist nicht, und kein Grund, und
 wir die Pflichten von 1848, unsere Pflichten
 sind. Diese Pflichten werden wir nicht los-
 lassen.



und will man bei jedem Handruff, bei jedem An-
ruf - ohne Schwierige Begründung - immer wieder
darauf zurückkommen, so man sollte sich. Daher
wird es nöthig sein, so wenig als möglich von dem
Stand der Jetztzeit einen Aufgriff zu finden
wird! Auch bloße Gesetzevörter für solche das Land
nicht nöthigen Menschen nicht so leicht zu finden
werden! Die Bewegung seit dem Jahre 1848 ist
innerweilend ein tiefstehendes, eine der geistlichen
Stunde nöthig, es ist ein tiefstehendes, von
seiner Gemeinde geliebt und seine Sache vermisst.
Mir scheint diese Stillstehende Bewegung von
einem, der stark an der Bewegung nicht wütende
und nicht geliebte Gemeinde zu sein! Gott
für die geistliche Bewegung, so ist es die
Gefahr vorstellend, so wie jeder andere: ist
er fernerhin unzufrieden, mit einer tiefen Suppo-
sition der Nothwendigkeit wegen der Bedeutung,
die die Bewegung hervorgerufen, so ist diese die
Verfolgung durch die Regierung selbst.
Meine Bitte ist, dass man diese, die man
bei der Bewegung selbst nicht sieht, dass
diese Stillstehende Bewegung der Bewegung

gründlich beauftragt und würdigen Geistlichen
 zu übergeben, und so in seine Curatel werden
 mittheilen können. Es ist nicht das Gerächel
 ist, es ist der christliche Geist der empfindlich
 Nothstand, den Sie überleben! und Sie können
 weiß mein Dank für die Thätigkeit der Gegend,
 meine Abkapselung Muffen, der Krieg für unsere
 Abgrenzung nicht, nicht haben! Es ist notwendig
 ist in seinen Leben - in dieser Form nicht
 und es ist für das Beste des Herrn und Glück wollen!
 Ich erwarte, das selbe Freund, eine baldige
 tröstliche Antwort in gegenseitiger Gewissheit

Auf Ihr ergebener Freund
 Augustin Mollath.



lich des Mechanikers Forster aus Bregenz wäre ich nicht abgeneigt ihn in der Hauptwerkstätte hier aufzunehmen – ich weiß aber nicht ob er italienisch kann – denn ohne Besitz dieser Sprache würde er mir gar nicht nützen, indem kein einziger Arbeiter deutsch versteht.» Der nächste erhaltene Brief an Johann Ebner ist mit 12. Februar 1853 datiert.

Bei Nachschau seiner alten Schriften fand ich einen Brief aus dem Jahre 1832. Darin ist neben den freundlichen Gesinnung folgendes zu lesen: «dieselben freundschaftlichen Gesinnungen die ich gegen Sie immer gesagt habe werde auch in der Zukunft treu bewahren und wenn ich wann immer in der Lage kommen sollte Ihnen etwas Gefälliges erweisen zu können, so rechnen Sie mit Zuversicht darauf... So bin ich daran Sie in Anspruch zu nehmen. Unter meinen vier Brüdern ist einer, Michelangelo, Landrichter in Primiero. Ich glaube und hoffe, daß seine Name in den Gerichtssphären von gutem Klang sei... er ist im Besitze beider Sprachen und hat 1848 in Riva dem Staate wesentliche Dienste geleistet. Trotzdem wurde er übergangen. Die Versetzung nach Primiero hat er selber angesucht» Luigi Negrelli bittet um Unterstützung, wenn der Bruder nicht befördert wird, sollte ihm ermöglicht werden in seinem Heimat, Primiero, zu bleiben.

Ein anderes Schreiben stammt ebenfalls aus Verona aus dem ersten Tage des Jahres 1854, erfüllt mit Segenswünsche für das kommende Jahr. In dem letzten in der Handschriftensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek von Negrelli erhaltenen Schreiben, befindet sich das am Anfang meiner Ausführungen erwähnten Zitat. Aus anderen Provenienz stammt der an die Redaktion der österreichischen «Allgemeine Zeitung» adressierte Brief vom 14. November 1848 und der den Bibliothekssignatur Autogr. 563/36 trägt. Der Brief wurde aus dem Hauptquartier Feldmarschall Radetzky's geschrieben. Er erklärt sich dem Adressaten gegenüber bereit, Nachrichten aus den Revolutionsgebieten zu Veröffentlichung in dessen Blatt zu senden.

Auch von seinem Bruder Monsignore Nikolaus Negrelli, Beichtvater der Kaiserin Marianne, befinden sich einige schriftliche Aufzeichnungen in der Handschriftensammlung und zwar unter der Signaturen Cod. Ser. nova 16.187 - 16.193, beziehungsweise in der Autographensammlung mit Bezeichnung Autogr. 710/50-55. Inhaltlich besteht dieser Teilnachlaß aus einem Tagebuch aus dem Jahre 1848, die anlässlich der Überführung des Leichnams der Fürstin Dietrichstein nach Rom in die Kirche S. Maria sopra Minerva geschrieben wurde. Darin wurden hauptsächlich die Reiseausgaben festgehalten, außerdem, sind Berichte im Nachlaß die Abbé Negrelli während seiner Reise und seinem Aufent-

halt in Rom verfaßte, sowie Briefe, Reisepässe und Petitionen. Dieser Nachlaß kam im Jahre 1929 von Maria Grois-Negrelli, Tochter von Alois Negrelli, als Geschenk in die Österreichische Nationalbibliothek, es wartet noch auf die wissenschaftliche Auswertung, auch ein Würdigung Nikolaus Negrelli ist noch ausständig.

Zu den Aufgaben der Bibliotheken gehört es, die ihm anvertraute Schätze, die Bestände der Sammlungen für wissenschaftliche Forschungsarbeiten bereitzustellen. Einen wesentlichen Teil der Bibliotheken und Archiven bilden die nachgelassenen Werke von Künstlern, Schriftstellern, Wissenschaftler und für die Kultur- und Geistesgeschichte bedeutenden Persönlichkeiten. Unter Nachlaß ist die aus dem Nachlaßgut einer physischer oder moralischer Persönlichkeit an die Bibliothek oder das Institut gekommener Gesamtkomplex schriftlicher, aber zum Teil auch gegenständlicher, künstlerischer, wissenschaftlicher Tätigkeit, sowie aus dem privaten Leben dieser Persönlichkeit erwachsenen schriftlichen Aufzeichnungen, Korrespondenzen und Sammelstücke zu verstehen. Die Nachlässe spiegeln oft den Zeitgeist und die kulturelle Strömungen und Moden der Zeit ihrer Entstehung wieder. So erachte ich es als unaufschiebbares Desiderat das geistige Erbe von Luigi Negrelli zu erforschen, beziehungsweise seinen umfangreichen schriftlichen Nachlaß eingehend erfassen und ein Werksverzeichnis zu erstellen. Nach meinem bisherigen Recherchen wäre genügend Material allein in Wien vorhanden. Durch diese Erschließung könnte vermieden werden, daß bekannte Tatsachen, hauptsächlich Lebensdaten und Fakten, in der Literatur wiederholt werden, daß sogar soweit gehen kann, wie bei dem gründlichen biographischen Werk von Alfred Birk: «Alois von Negrelli. Das Lebensgeschichte eines Ingenieurs.» 2 Bände. Erschienen in den Jahren 1951 und 1925. Im Jahre 1941 wurde es von Edoardo Bordignon ohne die Vorlage auch nur einmal zu erwähnen größtenteils eine Übersetzung in Auszügen aus dem Werk geboten. Es ist auch bei kleineren Beiträgen immer wieder der Fall. Es gibt nach meinem Wissen keine Veröffentlichung mit exakten Quellenhinweisen auch wenn seit Jahrzehnten das umfangreichen Material bereit liegt, sowohl qualitativ, als auch quantitativ *).

*) Es ist Schade daß im 1988 publizierten Werk von Frau Doktor Algardi (Z.O. ALGARDI, *Luigi Negrelli l'Europa il Canale di Suez*, Firenze 1988) dieses Aspekt nicht berücksichtigt wurde.

Bereits habe ich die Signaturen der Briefe und schriftlichen Nachlässe von Alois und Nikolaus Negrelli genannt, die in der Handschriften- und Inkunabelsammlung der Österreichischen Nationalbibliothek zu finden sind. Ich möchte aber auf die anderen Sammlungen der genannten Bibliothek verweisen, wo Negrelli dokumentarisch erfaßt ist. In der Kartensammlung ist ein zeitgenössisches Aquarell in Original erhalten, eine Übersichtskarte der Küste des mittelländischen Meeres bei Gun el Tinch (Signatur: K. III. 99.717), eine andere Karte zeigt den Bucht von Tinen, es ist eine Handzeichnung aus dem Jahre 1844 (Signatur: K. III. 99.717). Das Bildarchiv und die Photosammlung der Bibliothek besteht bereits seit 200 Jahren, so ist es selbstredend, daß unter dem Namen Negrelli wichtige Bildnisse und Aufnahmen verzeichnet sind. Einige darunter ganz seltene Kupferstiche aus Verona, oder ein sehr inhaltsreiches Aquarellalbum über die Inauguration des Suezkanal (Signatur: 290.504-F.PT); nicht zu übergehen sind die viele Photos, wie z.B. die Denkmäler seiner Wirkungsstätten und Ehrenmonumente.

Die Österreichische Nationalbibliothek – nach einer im Vorjahr erschienenen Festschrift – auch als «ein Weltgebäude der Gedanken», genannt, zählt zu den bedeutendsten Instituten Österreichs und der Welt. Außer den genannten drei Sammlungen sind noch fünf spezifischen Bereiche für die Erfassung der Kostbarkeiten der Bibliothek. Meistens als sekundärer Weg für die Forschung gelten die Bestände der Druckschriftensammlung, wo Drucke seit dem Ende des 15. Jahrhunderts aufbewahrt werden.

Zur Aufgabe der Österreichischen Nationalbibliothek, ehemalige Hofbibliothek, gehört es auch die *Austriaca* im weitesten Sinne des Wortes zu sammeln, die vorhandenen Werke betreuen und der Forschung zugänglich machen. Ein Desiderat ist auch eine *Bibliographia Negrelliana* zu verfassen. Ein Versuch in dieser Richtung wurde von Viktor Schützenhofer in seinem Beitrag: «Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk.» In: *Blätter für Technikgeschichte*, Heft 11. vom Forschungsinstitut für Technikgeschichte in Wien im Jahre 1949 herausgegeben. Es kann aber nur als einer Auswahl betrachtet werden.

In diesen Sätzen hätte ich den formellen Umfang der Bestände, die mit Alois Negrelli in Verbindung gebracht werden können in der Österreichischen Nationalbibliothek dargelegt. Um bei diesen trockenen Mitteilungen – als mathematische und logistische Grundlage – zu bleiben möchte ich auf weitere Fundstellen in Wien hinweisen, wo man Forschungsmaterial über Alois Negrelli und sein Wirken findet. Als nächs-

tes seien die österreichische Archive genannt. Die vorhandene Inventare sind willkommene Hilfsmittel bei der Auffindung von Dokumenten. Im Frage kämen die Inventare des Allgemeine Archivs des Ministerium für Innere, Inventar des k.k. Finanzministeriums, Inventare des Wiener Hofkammerarchivs, weiters die Inventare des Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchivs, ganz besonders aber die Bestände des Verkehrsarchivs in Wien. Wegen der Übersiedlungsarbeiten bestand für mich nicht die Möglichkeit, außer dem Verkehrsarchiv, die genannten Archive intensiv zu forschen. In dem Verkehrsarchiv in der Aspangstrasse im 3. Wiener Gemeindebezirk diente als wertvolles Informationsmittel das von Paul Mechtler im Jahre 1959 veröffentlichte «Inventar des Verkehrsarchivs Wien», als Band 9. der «Inventare Österreichische Archive.»

Die Bestände des Verkehrsarchivs sind in fünf Hauptgruppen aufgestellt, die jeweils chronologisch gegliedert sind. Für die Zeit des Wirkens Negrellis in Österreich, Schweiz und Italien kämen die in folgenden genannten Gruppierungen in Betracht.

A. Selekte und Gesamtregistaturen von Hofstellen und Ministerien.

Archivzeichen

1. Vereinigte (1824-1848)	Hofkanzlei	9 Kartons	II/A
2. Allgemeine (1841-1848)	Hofkammer	28 Kartons	II/B
3. Ministerium für öffentliche Ar- beiten (1848)		1 Karton	III/A
4. Ministerium für Handel, Gewer- be und öffentlichen Bauten (1848-1859)		28 Kartons	III/B
B. Registraturen sonstiger staatlicher Eisenbahnverwaltungen.			
1. Generaldirektion für die Staats- eisenbahnen (1842, 1848)		2 Kartons	IV/A
2. Generalbaudirektion (1850-1852)		55 Kartons	IV/B
3. Zentralkdirektion für Eisenbahn- bauten (1852-1855)		134 Kartons	IV/C
4. Betriebsdirektion der nördli- chen Staatseisenbahnen (1845-1855)		30 Kartons	IV/D

5. Grundeinlösungsakten der
nördlichen Staatseisenbahnen
(1842-1859) 100 Kartons IV/D

C. Registraturen von Eisenbahngesellschaften.

Von besonderen Bedeutung sind die von der Kaiser Ferdinands - Nordbahn aus mehreren Kartons bestehenden Urkunden und Dokumente ab 1836.

Archivbezeichnung VI/1

D. Einen Sondergruppe bilden die Urkunden mit Annexen und Plan-
gruppen.

E. Schließlich umfaßt dieser Gruppe die Nachlaßsammlung, das Varia-
bestand und Bibliothek.

Diese Dokumente erhalten von den genannten Zeiten diverse Verträge, Ansuchen, Ernennungen, Gutachten, Auszeichnungen und Anerkennungen, sowie Berichte, Zurechtweisungen, Maßregelungen, Amtserhebungen – kurz – alles was mit einer bedeutsamen Beamtenlaufbahn in Zusammenhang steht. Sicherlich wichtiges Material um ein Berufsbild von Luigi Negrelli entwerfen zu können.

Weitere unedierte Archivalien warten auf Untersuchung in den Beständen des sogenannten «Mexikanischen Archivs» des Staatsarchivs, die unter der Signaturen Kart. 94.XVIII.D.29. zu finden sind. Außer Wien habe ich auch bei Kollegen auf der Innsbrucker Universitätsbibliothek in der Handschriftensammlung nach Negrellischen Schriftgut erkundigt. «Leider das Ergebnis etwas dürftig – schreibt mir der Direktor der Handschriftensammlung, Herr Hofrat Dr. Walter Neuhäuser – Archivalien, Pläne, Entwürfe u.ä. gibt es bei uns keine... Eine Anfrage im Tiroler Landesarchiv ergab, daß sich hier ebenfalls archiva-
lische Unterlagen, vor allem wohl Entwürfe, befinden dürften.»

Umso erfreulicher sind die Ergebnisse aus dem Technischen Museum in Wien, wo der Gesamtnachlaß aus dem Vermächtnis der Tochter von Luigi Negrelli, durch Maria Grois Negrelli hinkam und noch immer auf eine wissenschaftlichen Auswertung als Nachlaß und als Werk wartet. Mein Anliegen wäre mit meinem heutigen Beitrag eine Ausgabe des Gesamtinventars – mehr als fünfzig maschineschriebenen Seiten – anregen und zur einer Veröffentlichung zu verhelfen.

Das Technische Museum für Industrie und Gewerbe in Wien zählt zu den ältesten und bedeutendsten Technischen Museen der Welt. Es wurde in seiner heutigen Form im Jahre 1918 der Öffentlichkeit übergeben, der Ursprung seiner Sammlungen reicht viel weiter zurück. Wie die Bibliotheken und Archive, haben die Museen die Aufgabe zu

sammeln, auswerten und verlebendigen. Eines der hervorragendsten Beispiele einer Sammlung des 16. Jahrhunderts wurde auf Schloß Ambras bei Innsbruck von Erzherzog Ferdinand II. von Tirol (1529-1595) angelegt. Die Ambrasersammlung bestand aus kostbaren Büchern, Bildern und kunstgewerblichen Gegenständen. Das Schicksal der Sammlung war nicht glücklich. In der Zeit vom Aussterben der Tiroler Linie des Hauses Habsburg (1665) bis zur Abtretung Tirols an Bayern (1806) wurden nach und nach, insbesondere seit die Zusammenfassung aller habsburgischen Sammlungen in Wien vom Kaiser Karl VI. und seinen Nachfolger betrieben wurde, große Teile der Ambrasersammlung nach Wien gebracht. Die Bücher wurden zum Teil durch den damaligen Präfecten der Hofbibliothek, Peter Lambeck, dorthin einverleibt, einige Zimelien mit anderen Kunstgegenständen zunächst in Speichern aufbewahrt. Erst zur Zeit des Wiener Kongress wurden sie, mit anderen Sammlungsbeständen der Habsburger vereinigt, in einem «das Untere Belvedere» genannten Kaiserlichen Schloß in Wien aufgestellt. Diese Sammlungen, also auch die Schaustücke der Ambrasersammlung, wurden dann in dem 1891 vollendeten Neubau des Wiener Kunsthistorischen Museums übertragen, wo sie noch heute sind. Im Besitze des Kaiserhauses befanden sich aber schon Beginn des 18. Jahrhunderts zahlreiche für die Technikgeschichte wertvolle Stücke, die nicht zur Ambrasersammlung gehörten. Sie wurden durch Kaiser Franz Stephan von Lothringen, in einem physikalischen und mathematischen Kabinett, oder physikalischen Hofkabinett genannt, vereinigt und in einem Flügel der Hofbibliothek untergebracht. Diese alten Sammlungsbestände bilden den Grundstock eines neuzeitlichen Museums, das sich technikgeschichtliche und wirtschaftsfördernde Aufgaben gestellt hat, das bestrebt ist, nicht bloß zu sammeln und auswerten, sondern auch darauf bedacht ist, das Gesammelte verlebendigen, entsprechend des Wahlspruchs Wilhelm Exners: «Den Vorfahren zur Ehr', der Jugend zur Lehr'!»

In dieser Ambiente befindet sich einer der bedeutendsten Nachlässe des Museums, der Nachlaß Luigi Negrelli. Die handschriftlichen und gedruckten Quellen, die Bücher, Notizen, Abbildungen, Pläne und Zeichnungen sind Zeugen für das kaum vorstellbare schöpferische Tätigkeitsfeld dieses Technikers. Der Nachlaß wurde geschlossen aufgestellt und in ein eigenes Inventar verzeichnet. Es besteht aus 1600 archivalischen Einheiten, eine Zeitspanne von dreißig Jahren das Leben und Wirken Luigi Negrellis widerspiegelnd, die Geschichte Primiero illustrierend. Darunter befinden sich zahlreichen Autographen von und an

Alte
Mile



Herrn Wohlgeboren
Des kais. könig. öster. Gubernialrathes
und Kreishauptmanns in Vorarlberg
Herrn Johann von Ebner

franco gegen. ^{unter} Bregenz



22



Zürich den 2^{ten} October 1836.

[illegible]

L. N. Gould.

Luigi Negrelli, der intensive Briefwechsel mit seiner Frau Karolina, mehreren Konvolut Geschäftsbriefe, Taschen- und Tagebücher, Erinnerungen, Verträge usf.

Mit Briefen bis 1829 an Luigi Negrelli beginnt der Nachlaß, aus den Jahren 1830-1832 ist eine Konvolut Geschäftskorrespondenz mit Behörden in St. Gallen erhalten. Ab 1832-1840 stand er bekanntlich in Dienst in St. Gallen, später in Zürich und entfaltete umfangreiche bautechnische Tätigkeit für alle Verkehrsarten der Zeit. In dieser Zeit fallen auch seine ersten großen Studienreisen nach Frankreich, England, Belgien, Deutschland, all das ist dokumentiert in mehr als 140 Briefen, diversen Verträgen und zahlreichen Notizen des Nachlasses. 1840 nach Österreich zurückberufen wird er Generalinspektor für die Bahnbauten der Kaiser Ferdinand-Nordbahngesellschaft. Zwischen 1840-1842 wird unter seiner Leitung die Bahnstrecken Lundenburg – Olmütz – Prag projektiert und transiert. Weitere 100 Nachlaßstücke dokumentieren diese Zeit. Zwischen 1842-1848 wird er als beurlaubter Generalinspektor der Kaiser Ferdinand-Nordbahn provisorischer Inspektor in den Dienst der Staatseisenbahnen genommen. Es bedeutet für ihn eine rege Korrespondenz und öffentliches Auftreten. Mehr als 500 Dokumente belegen dieser Zeit. Am 28. August 1848 verläßt Luigi Negrelli Wien um als Österreichischer Staatskommissar für die Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnen in Lombardo-Venezien herzustellen. Mit Ende des Jahres 1849 wird er Direktor der Oberbaubehörde im Königreiche, dann 1850 mit der Bildung einer internationalen Kommission für die freie Po-Schiffahrt betraut. 1851 ist er Mitglied der internationalen Zentralbahnen, dann 1853 Vorstand der Direktion für Eisenbahnbauten in Lombardo-Venezianischen Königreich, doch durch Intrigen wird er aus dem Amt im Jahre 1855 enthoben. Aus diesem Zeitraum sind rund 500 Briefe, hauptsächlich an seiner Frau Karolina von Weiß-Starkenfels gerichtet, enthalten. Die nachfolgende Zeit in Wien, zwischen 1856 bis 1858, ist durch weitere 250 Archivstücke dokumentiert. Der Nachlaßbestand wurde nach seinem Tode durch Erwerbungen weiter ergänzt, enthält u.a. auch die von Professor Birk gesammelten Akten Negrellis, beziehungsweise Unterlagen und Belege für seine Tätigkeit an Verwirklichung des Planes von Suez, dabei sind auch ein Konvolut Kopien, deren Original sich in Archiven von Paris befinden. Auch die Archivbestände des Landesregierungsarchivs Innsbruck sind in Xeroxkopien enthalten. Eine eigene Materialgruppe zur Persönlichkeit und zum Werk Negrellis bilden die Zeitungen, Zeitungsausschnitte, Sonderdrucke, Notizen, maschinschriftlichen Abschriften

von Quellen, Berichte zur Persönlichkeit Negrellis sind ebenso vorhanden, wie Abschriften und der Korrespondenz zwischen Maria Grois Negrelli und das Technischen Museum, wie später Korrespondenzen von Elisabeth von Mendelslon und das Technische Museum.

Aus der Fülle des vorhandenen Materials ist es nicht schwer zu erkennen, daß Alois Negrelli zu den bedeutendsten Techniker seiner Zeit gehörte. Keine Sparte des Verkehrswesen blieb von ihm unbeachtet. Seine Lebensgeschichte ist humanistische und europäische Geschichte. Sein Platz ist über Nationen hinausgehend wahrhaft Ehrenwert.

Die Zeilen seiner Mutter in seinem Tagebuch haben sich bewahrt: «Deutsch ist Dein Muttersprache, Welsch des Vaters Art und Blut, herrlich sich in Dir entfalte, was in beiden Völkern ruht.»

Verona den 4. Februar 1854

Verehrtester Freund!

Ich glaubte nicht, daß ich meinem letzten Schreiben sobald ein anderes nachsenden werde!

Mein Bruder, der Landrichter von Primiero schreibt mir, daß auf Veranlassung des Herrn Stathalter Gf. Bissinger, der Curato von Mezzano, der die misterieuse Geschichte von Fedaj, seinem Pflicht getreu, angezeigt hat, seiner Postens enthoben und nach Feltre, wo er zuständig ist, verwiesen wurde: dieser Junge, tatenvoller Geistliche hat das Unglück gehabt, im Jahre 1848 sich von Strudel der Revolution hinreißen zu lassen. Der Rausch dauerte aber nur 14 Tage – dann zog er sich zurück, und lebte ruhig in Venedig, bis zur Wiedereinnahme durch unsere Waffen. Da hat er sich gleich gemeldet, erhielt von S. Excellenz dem Herrn Feldmarschal vollständige Verzeihung, und die Ermächtigung zur Professur im Privatwege, wo er während des Jahres 1849-50 Philosophie lehrte – und als im Jahre 1851-52 die Universitäten wieder eröffnet, und die Privat-Docenten eingestellt wurden, hat er sich zu seiner Großältern nach Primiero zurückgezogen, wo er einen exemplarischen Lebenswandel in der Art führte, daß er einstimmig zur Curatie nach Mezzano erwählt, und von Fürstbischof bestätigt wurde. Da widmete er sich mit wahren apostolischen Eifer seinen Berufspflichten, als

der 17. Nov. einbrach und er berufen wurde, das geistliche Amt an einem Sterbenden auszuüben, und denselben mit den Tröstungen der Religion zu versehen, Der Sterbende ist bekanntlich wirklich hingeschieden, u verschwunden. Hätte der Curat wieder Pflichten gehandelt und geschwiegen, so würde er ruhig an seinem Sitze leben können! Nun da er seine Pflicht erfüllt, wird es verdrängt, und in die Wüste hinausgestoßen! Die arme ist die einzige Stütze seiner Mutter, die Wittwe ist, und vier unversorgten Töchter hat. Sie ist meine Schwester eine durch die härtesten Schläge des Schicksals schon geprüfte sehr gebildete Frau, welche nur in der Religion Trost und Kraft findet, solche schwere Prüfungen zu bestehen- die *stillschweigende* Relegation meines Neffen ist eine, durch keine Gründe, als durch die Vorgänge vom 1848, gerechtfertigte Handlung. Diese Vorgänge wurden aber längst verziehen und will man bei jedem Verdacht, bei jedem Anlaß – ohne stichhaltige Begründung – immer wieder darauf zurückkommen, u. vernarbte Wunden wieder aufreißen, so weiß ich nicht an der Elend der Jetztzeit einen Ruhepunkt finden wird! Auf bloße Geschwätze hin sollte das Los eines würdigen Menschen nicht so leicht zerrissen werden! Sein Betragen seit dem Jahre 1848 ist immerwährend ein bußfertiges, eine der geistlicher Standes würdiges, er ist ein tüchtiger Prediger, von seiner Gemeinde geliebt u nun schwer vermißt. Mir scheint diese *stillschweigende* Verweisung eine, der starken österr. Regierung nicht würdige und nicht politische Handlung zu seyn! Hat sich der Geistliche vergangen, so soll er dem Gesetze verfallen seyn wie jeder andere: ist er hingegen unschuldig, und nur durch Inpositionen verdächtigt wegen der Autendention die die Regierung verziehen hat, so ist diese dem Verfolgten Schutz und Unterstützung schuldig. Meine Bitte gehet nun dahin, Sie möchten beim Herrn Statthalter dahin wirken, daß diese *stillschweigende* Verweisung der armen gründlich bekehrten und würdigen Geistlichen zurück genommen werden, und er in seine Curatie wieder eintreten könne. Es ist ein Werk der Gerechtigkeit, es ist der christliche Schutz des unschuldig Verfolgten, den Sie ausüben! und Sie können auf mein Wort für die Tüchtigkeit der Gesinnung meines bekehrten Neffen, der eifrig für unseren Regierung wirkt, eintreten! Es ist negrellisches Blut in seinen Adern – u dieses kann nicht anderes als für Österreich Ehre und Glück wollen! Ich erwarte, verehrter Freund, eine baldige tröstende Antwort u gehoeere inzwischen als Ihr ergebenster Freund

Negrelli Moldelbe.

o.O.,o.D.
[Verona zw.1.-3.1.1854]

Verehrtester Freund!

Allem vor mein herzlichster Glückwunsch zum Jahreswechsel für Sie und Ihre liebe Familie! Möge der Himmel Ihnen und der gnädigen Frau in Ihren braven Kindern lange die reinsten häuslichen Freuden gewähren.

Bezüglich des Herrn Blaas bedauere ich Ihnen keine gute Aussichten eröffnen zu können. Als Postbeamter hing er von Handelsministerium ab. Wann dasselbe ihn im Postsache entlassen zu sollen für gut fand, ist gar nicht gedenkbar, daß er ihn auch bei der Eisenbahnen nicht dulden wird, u. da alle Besetzungsvorschläge nach Wien kommen müssen – so könnte ich nicht wohl ihn zu einem Dienste, auch nur als Schreiber, beantragen, ohne mich einer unliebsamen Bemerkung auszusetzen. Zu dem ist gerade im Schreibgeschäft die größte Concurrenz, u. der Stellen zu besetzen nicht viele, daher mir sehr leid thut, ihm nicht behilflich seyn zu können, u. erst dann nur könnte ich bei vorkommender Gelegenheit Rücksicht auf ihn nehmen, daß er ein Dekret des hohen Handelsministerium beibrächte, wonach erklärt würde, daß gegen seine Verwendung im Eisenbahnsache kein Einwand obwaltet. Zurzeit ist der Rigorismus gegen nicht ganz makellosen Beamten in solcher Blüthe - und mir sind wegen meine consiliatorischen Gesinnungen so viele Verdrüßlichkeiten über den Kopf gewachsen, daß ich ohne höhere Ermächtigung nicht mehr nach meiner Gesinnungen handeln kann. Mir scheint daher, daß für Herrn Blaas insofern er vom hohen Ministerium obige Erklärung nicht erlangt, viel gerathsamer seyn dürfte, sich bei irgend eine Privatunternehmung zu verwenden, denn im öffentlichen Dienst kann ihn, ohne obiger Rehabilitation wenigstens unter diesem Ministerium, keine Hofnung erbühen. Auch hierlande sind Entlassungen erfolgt, die man nicht begreifen kann – die allzugroße Concentrierung der Administration beim Ministerium in Wien kann keine guten Früchte bringen und es stellt sich gerade hier ein Phaenomen heraus, die vielleicht einzig in der Welt da steht! Denn die Eisenbahn von hier bis Brescia ist seit 19. Nov. d.J. fertig, und wird täglich mit Lokomotiven befahren – u. die Genehmigung zur Eröffnung, und die Erneuerung der Beamten von Wien aus ist noch nicht erfolgt! Dabei erwächst dem Staate ein Schaden von mindestens 10.000 Lire täglich - wer mag das verantworten? ... Das Publikum weiß sich das nicht zu erklären –

richtet der Bahn die Ursache zu - erfindet Erdrutschungen u anderen Zeitungsenten – u es ist bei Gott! keine vollendetere Bahn in der Monarchie! Die Trennung des Betriebes von Bau der Eisenbahnen ist ein himmelschreyender Mißgriff, der jetzt schon seine Früchte trägt – und entgegen dem Wahlspruch unserer Kaiser – statt viribus unitis, wird allenthalben ein und ausgerißen! Doch der Kaiser wird diesem gewiß ein Ende machen – er ist kräftig, großherzig, verständig wie selten ein Mensch in diesem Alter! Darum hoch unser Kaiser, hoch seine reichbegabte schöne Braut. Leben Sie recht wohl.

Ihr ergebenster alter Freund
Negrelli

[12. Februar 1853]

Mein verehrtester Herr und Freund!

Als ich neulich in meiner alten Schriften Nachschau hielt und manche alte liebe Erinnerung dabei auftauchte fand ich unterandern auch einen Brief von Ihnen den Sie mir unter dem 9ten November 1832 nach St. Gallen richteten, und worin nebst vieles anderes freundlichen Gesinnungen auch Folgendes zu lesen ist:

«dieselben freundschaftlichen Gesinnungen die ich gegen Sie immer gehegt habe werde ich auch in der Zukunft treu bewahren; und wenn ich wann immer in die Lage kommen sollte Ihnen etwas Gefälliges erweisen zu können, so rechnen Sie mit Zuversicht darauf».

Obschon seither mehr denn 20 Jahren verstrichen sind, so glaube ich an die Fortdauer jener tröstlichen Gesinnungen, und somit bin ich nun daran sie in Anspruch zu nehmen.

Unter meinen 4 Brüdern ist einer, Michelangelo, k.k. Landrichter in Primiero. Ich glaube und hoffe, daß sein Namen in das Gerichtssphäre von guten Klang sey. Er war Adjunkt in Mezzolombardo, in Malé, und Landrichter in Cembra, in Riva und befindet sich nun in Primiero, unseren, theuere, liebe Heimath. Überall wo er war, hat er gute Erinnerungen hinterlassen, und im Besitze beider Sprachen, und tüchtiger Gesinnung hat er namentlich 1848 in Riva dem Staate verantwortliche Dienste geleistet. Er hat gewußt mit Treu und Festigkeit jener Gerichtsbezirk vom Revolutionsschindel fern zu erhalten, obschon es zumeist den Verlockungen der Revolutionspartei ausgesetzt war, und hat den

k.k. Truppen den gedeihlichsten Vorschub geleistet. Während anderen Würdigung, Ehre und Auszeichnung zu theil geworden ist, wurde der in allen Bescheidene übergangen. Die Versetzung nach Primiero, unsere Heimath hat er selbst nachgesucht und erhalten. Nun wird das Land neu organisiert; möge der Himmel es dahin fügen, daß diese letzte und feste Organisation unserer theuren Vaterlande sey!

Und da ich vermuthe, daß wahrscheinlich Sie an die Spitze der bezüglichen Organisations-Commission gestellt seyn werden, so wende ich mich nun an Sie mit der Bitte rücksichtlich seiner, und wenn Dienstesrücksichten eine höhere Beförderung für ihn, und einen besseren Dienstplatz nicht hervorrufen sollten, und er somit in der bescheidenen Stellung eines Landrichter bleiben müßte, daß er in seinen dermaligen Anstellung zu Primiero wieder bestätigt werden möchte! Und würde er früher oder später für seine im Jahre 1848 an Tag gelegte Treue und Festigkeit auch ein Zeichen der a.h. Zufriedenheit erlangen, so würde er, und wir mit ihm, überglücklich! Ich lege Ihnen diese gewiß nicht unbescheidenen Angelegenheit am Herzen, und können Sie zu dem Verwirklichung beitragen, so werden Sie das Maas Ihrer Güte und Gefälligkeit gegen mich verdoppelt haben!

Ich bin in Begriff nach Wien abzureisen. wohin ich seit 3 Wochen geschäftenhalber berufen bin. Doch mußte ich vorerst unvorgesehen nach Ferrara eilen, wohin mich dringende Geschäfte bezüglich der freyen Schifffahrt auf den Po genöthiget haben. Die Staatsmaschine hat ihren regelmäßigen, statischen Gang noch nicht gefunden, und manches gehet eben noch nicht gut. Wegen der Tirolerbahn bis Botzen hoffe ich indessen das Beste, und daß ich die Genehmigung zum Bau mit von Wien nehmen werde.

Die in London, als zoologische Garten aller Haupttieger Europas angezettelten, und in Lugano organisierte Verschwörung ist am 6.d.M. zur großen Bestürzung aller Vernünftigen, und der Menschheit überhaupt, geschweige denn der Wohlgesinnten in Mailand ausgebrochen und durch Meuchelmord sind manche Opfer gefallen. Die Entrüstung ist allgemein, Sie können sich meine Sorge denken! denn mein ältester Sohn, der Louis befindet sich dort in Garnison, und zwey seiner Cameraden sind schon verwundet worden. Auch der Sohn eines Veters von mir, Trotter aus Wien, Oberlieutenant bei Mazzuchelli ist neulings schwer verwundet worden, die gedungenen Mörder sind aber auch betrogen worden - denn sie wurden, horrible dicte mit falschen Napoleons d'or bezahlt, wie sich aus dem Gefangenen herausgestellt haben soll. Doch ist jetzt vollkommen Ruhe in Mailand, und sonst im ganzen

Lande scheint keine Spur jener ruchlosen That keine anderen Wiederhall als Entrüstung hervorgerufen zu haben.

Richten Sie viel Schönes an die Gnädige aus, die ich nebst den nun groß gewordenen Kindern im besten Wohlseyn hoffe, und Ihnen bleibe ich stets

ergebene Diener und Freund
Negrelli

Verona den 11. April 1851

Verehrtester, lieber lieber Freund!

Ich beeile mich Ihre werten Zeilen vom 9.d.M. sogleich zu beantworten denn sonst werden sie in der schreibseligen Zeit von anderen verdrängt – u verschiebt man's einen Tag so kommt fast gar nicht mehr dazu und ich will nicht, daß Ihre mir so wohlbekannte und liebgewordenen Schriftzüge sich mit den vielen anderen Briefen vermengen die umsonst um Antwort warten - denn die ämtliche Schreibereien absorbieren mir täglich wenigstens 12 Stunden, weshalb ich Abends 10 Uhr oft fast blind bin und die Finger kaum rühren kann. Mein Protokoll weißt schon über 10.000 Geschäftszahlen nach und was für brocken!

Mich freut es unendlich Sie u die Ihrigen zufrieden zu wissen. Gott erhalte es Ihnen - sie verdienen es in voller Maße. Wie oft dachte ich an Sie in der verhängnisvollen Zeit vom Jahre 1848 u 49! wie gerne hätte ich oft mit Ihnen meinen gepreßten Herz Luft gemacht: Ich war vom März bis August in Wien Zeuge der Erniedrigung unserer Monarchie. Ich rieth am 17 May der Kais. Familie zur Abreise nach Tyrol – u während die Wütheriche auf die Camarilla losschimpften – ward der ganze Reiseplan in einem Hinterstübchen meiner Wohnung zwischen mir, meinem geistl. Bruder, u Bragato, der Kaiserin Beichtvater ausgehegt, u ausgeführt wie es nun die Welt weiß. Von Mai bis August hatte ich die eminenteste Stellung im Minist. der öf. Bauten unter Baumgartner eingenommen als aber des Proletarier-Ministerium Schwarzer eintrat wurde ich gestürzt - u als Schwarzgelber nach Italien verlegt. Die Armen! sie glaubten mich ruiniert zu haben! - ich baute hier wieder auf was die Revolution zerstört und meine Stellung ist hier so daß man mich in Wien beneidet. Gerne bin ich aber nicht hier. Ich bin mit Deutschland - nämlich Deutschösterreich so sehr identiefieziert, als das

ich hier gerne seyn könnte, Doch wo die Pflicht bindet muß man es sich gefallen lassen.

Rücksichtlich des Mechanikers Forster aus Bregenz wäre ich nicht abgeneigt ihn in der Hauptwerkstätte hier aufzunehmen – ich weiß aber nicht ob er italienisch kann - denn ohne Besitz dieser Sprache würde er mir zu gar nichts nützen – indem kein einziger Arbeiter Deutsch versteht. Mir wäre gerade jetzt ein guter Mechaniker sehr willkommen. Wenn obige Qisiten gelöst sind, so werde ich ihm den Ruf ergehen lassen - kann er aber nicht Italienisch so wäre jeder Schritt vergehens. In Erwartung näheres, u bestimmteren Aufschlüsse bitte ich der verehrten Frau Gemahlin alles erdenkliche von mir auszurichten, u die Versicherung anzunehmen, daß die in Bregenz geknüpft Freundschaft u Verehrung nicht erkaltet

bei Ihrem ergebenen
Negrelli

Wien, den 28. Dezember 1841

Wohl hundert u. hundert mal, mein verehrtester Freund! Habe ich im Verlaufe dieser für mich so folgewichtigen Jahres gedacht, und eben sooft Beschluß gefaßt Ihnen ein Lebenszeichen von mir zu geben - allein die absolute Mangel an materieller Zeit hat mich immer verhindert diesen meinen innigen Wunsch bisher in Erfüllung zu bringen. Nun neigt sich aber der alte, thatenreiche Jahr seinem Ende in der Art, daß keine Zeit mehr zu verlieren ist - darum ergreife ich die Stahlfeder um Sie meiner unwandelbaren Gesinnung zu versichern, und gleichzeitig Ihnen und Ihren ganzen Familie ein glückliches Neujahr vom Herzen zu wünschen.

Was unser Kaiser u. Herr in Betreff der Eisenbahnen beschloßen hat, werden Sie aus der Zeitungen bereits entnommen haben. Die Amnestie vom Jahre 1839, die Eisenbahnen, und noch ein Staatswichtiger Beschluß, den S.e Majestät bereits im petto haben soll, werden sicher unserem stillen Monarch einen bleibenden Ruhm für die Gegenwart stiften und die Nachwelt überliefern, als den größten Eroberer bisher zu Theil geworden ist. Der Jubel hierüber ist allgemein - und das observe Österreich faßt beschlüsse, deren die großen, und erlauchtet seyn wollenden Nationen nicht fähig sind. Präsident der bereits erneuer-

ten dißfälligen Hofkommission ist S.E. der Hofkom. Präsident Baron Kübek - ein fester und thatenreicher, unermüdeter Staatsmann, der 6 Hofräthe sind Mitglieder namlich Vicepräsident Preyer, dann Kraus, Krämer, Esch, Hantski von der Hofkammer, u. Drosdik v. der Hofkanzley dem alter Oberstenkanzler Excellenz hat diese Übergehung u Übertragung der großen Angelegenheit von den Hohkammer sehr geschmerzt.

Dann ist eine technische Hofkommission bereits ernannt, und liegt der Genehmigung S. Majestät vor - doch waltet über den Namen der diesfälligen Mitglieder ein tiefes Geheimniß, welches übrigens in wenigen Tagen entfällt werden dürfte. Das Francesconi dabey seyn wird ist nicht zu bezweifeln. Ferner wurden zwey Eisenbahndirektionen aufgestellt - eine der Nordens eine des Südens - die Mitglieder hievon werden erst nach aufgestellter technischer Hofkommission erwählt werden.

Für mich war dieser Monat einer der angenehmsten - wie überhaupt seit Eröffnung der Olmützer Bahn, wo ich Ehrenbürger geworden bin mir von höchster Seite viel Vertrauen u Gunst zu Theil geworden ist. Die Schranken u. Schwierigkeit die bey einen *Fremden* gewöhnlich entgegen stemmen sind durch unerschütterliche Beharrlichkeit überwinden worden sind - ja es ward nur das Glück zu Theil, mit den vier hohen Staatslenker den obigen Beschluß behandelten, oft u. nachdrücklich zu conferieren. Eine neue Erfindung, oder eine ausgedehntere Anwendung der Eisenbahnen, die mir zu ermitteln gelungen ist u. vermög welcher die höchsten Berge der Macht des Dampfes weichen mußten wurde sehr beifällig aufgenommen - und ihre praktische Brauchbarkeit liegt außer allem Zeifel. - Sie sehen demnach lieber Freund, wie zufrieden ich mit meiner beneidenswerten Lage seyn muß, u bin, u welchen Dank ich dem Himmel schuldig bin, der mich auf meinen unruhigen, aber folgereiche Wege immer so segnen ünterstützt, und Mitten der unmenschliche von Anstrengungen der besten Gesundheit genießen läßt. - Seit dem 18. October habe ich die Trasse bei Prag abgestreckt - wo ich den Grafen Chotek fand, die mich mit offenen Armen empfing, und mit einer Güte behandelte, welche einer große Contrast zwischen jetzt u meinen Practikumtage von Innsbruck wo er Gouveneur war, bildet. Die Gräfin wollte nicht glauben, daß ich der gleiche Negrelli wäre, u hat mich immer mit lebenswürdigen Heranlassung behandelt. Hier sah ich letzthin zufällig 3 Pseudo-Bregenzer - namlich Baron Bretton ganz grau - aber lügend wie ehemdem, Major Deutschenbach, Hauptmann Watzlau, der sich zu den Grenadiere übersetzen lassen

will. Baron Lyron habe ich letztlich besucht - er hat zwey tüchtige Fratzen, wovon der eine wirklich engelschön ist. Doblhof sehe ich seltener. Er ist noch immer überzähliger Kreis Commission im W.U.W. u residiert auch in Wien.

Neulich hat mich der Korneuburger Kreiswundarzt einen Gruß von Ihnen gebracht - u die Rheinbauten empfohlen. Sobald ich etwas dafür wirken kann wird es geschehen.

Erhalten Sie in Ihrem werthen Andenken.

Ihren stets dankbaren Freund

L. Negrelli

N.S. Neulich habe ich auch die Direction der Preßb. Tyrnauer Eisenbahn übernommen.

Zürich den 18. Januar 1840

Hochgeehrtester Herr und Freund!

Ihr Schreiben durch den bewußten Courier ist mir heute zugestellt worden, und indem ich Ihnen dasselbe bestens erwiedere, freut es mich zu vernehmen, daß es Ihnen allen gut gehet, was gottlob auch bei mir jetzt der Fall ist.

Im gleichen Momente, als ich ihr lieber Schreiben vor Augen hatte, überreichte der Briefträger 2 Briefe aus Wien – der eine von meinem Bruder - der andere – errathen Sie von wem? ein Doppeladler horste am Siegel, und verwahrte wohl den Inhalt und errathen Sie?? [sic] Stellen Sie sich mein Erstaunen vor! Die Direktion der Kaiser Ferdinand Nordbahn ladet mich auf den Antrag des Hochwohlg. Rathes Francesconi ein, mich ungesäumt nach *Wien* zu verfügen, und trägt nun vor die Stelle des General-Inspectors des K.F.N. Bahn u alles ihrer Verzweigungen, mit 3000 Fl. Gehalt, 1200 F Reisekosten jährlich, freie Wohnung, Bedienung, Reise und Übersiedlungskosten, lebenslänglichen Pension für mich, für Frau - kurz ich kann kaum Atem holen vor Überraschung, Freude. Mein Bruder schreibt mir, dann daneben daß ich gleichzeitig die Ernennung als Adjunct in Innsbruck erhalten dürfte, damit meine Stellung bei der Nordbahn eine mit offiziellen Charakter bekleidet werde. Kurz ich kann mich vor Freude fast kaum mehr fassen, möchte aus der Haut fast hinausspringen. Die Eisenbahndirection, deren Actien dermalen etwas tief liegen glaubt durch meinen Ruf denselben aufzuhelfen u mein Bruder gibt mir zu verstehen, daß wenn

bei meinem Erscheinen die Actien steigen, ich dann durch mit diesem Nutzen nicht leer ausgehen werde.

Nun denke ich am 30. oder 31. von hier abzureisen – werde über Lindau und München gehen um den kürzesten Weg einzuschlagen – doch hoffe ich Sie wenigstens auf ein Sprung zu sehen – Bei meiner Reise soll dann alles in Reine gebracht werden, und ich werde so sehentlich erwartet daß ich die Zeit der Abreise kaum erwarten kann. Wie die menschliche Dinge oft auf unbegreifliche Weise zusammen treffen, wird mir auch heute durch ein herrlicher Schreiben die Baudirektionsstelle in Neuchatel vorgetragen u Herr Escher in Telsenhof will ein Schuz und Trugbündnis mit mir schließen, um alle Dampfschiffe u Fabriken der Welt zu übernehmen. Die geprüfte Schweiz die noch gar nichts ahnt von dem was mit mir vorgehet, scheint im Vorgefühl der Trennung mich ganz ausbeuten zu wollen. Von allen Cantone werden mir Anträge gemacht, und diese Tage half ich eine 300 jährige Differenz mit dem Cant. Schweiz ins Reihe bringen.

Die Gesundheit ist gut und mein Gotthard u Simplonreise hatten ausgewiesen, daß ich noch etwas auszuhalten vermag, denn gerade von Simplon fand ich solche Schwierigkeiten die am Arlberg niemals vorkommen. Der Bericht über diese Reise läuft nun durch alle Schwierigkeiten - u hat bereits den Beschädigten über 100.000 Franken Unterstützung gefruchtet. So stehen, lieber Freund, heute meine Actien. Gott erhalte diesen Curs u mir die Gesundheit, das Bewußtsein bald für mein Vaterland wirksgütig zu werden übersteigt jede Freude! Ich bitte Sie indessen von meine Eisenbahnbestellen nichts verlauten zu lassen, bis ich nicht den Vertrag im Sak habe - hingegen daß ich nach Wien berufen bin darf die ganze Welt wissen. Ihnen, theurer Freund, der zu einer so freudigen Entwicklung meiner Zukunft, so viel beigetragen hat, mein herzlichster Dank - und ein freundlicher Gruß an alle die ihrigen

von Ihren unaussprechlich zufriedenen
Negrelli

Römerbad in Badenweiler in
Schwarzwald den 29. Juni 1839

Hochzuverehrender Herr un Freund!

Ich habe Ihren so theilhabenden Brief vom 2.d. bisher nicht beantwortet, weil, ich vorerst auf Nachricht von Grafen Raisach und von mei-

nem Bruder erwartete. Mittlerweile schickte mich Schönlein hierher, wo ich eine ersten Schwefelwasserkur von 4 bis 5 Wochen bestehe, und mich von meinem unglücklichen Husten befreien soll. Er hielt die Reise nach Wien und Baden bei dieser Hitze für allzugefährlich für meine geschwächte Gesundheit, u. Baden als Kurort für mich als ganz ungeeignet. Ich fügte mich in dem Willen meines Arztes um so williger, als noch der dazwischen eingetroffenen Nachrichten meiner Gegenwart in Wien als zu voreilig von ungewisser Wirkung sein dürfte. Vorerst wird die Stelle von der Bahndirektion ausgeschrieben und der Concurs auf 6 bis 8 Wochen offen gelassen. Hierauf macht die Bahndirektion den Vorschlag, das Gubernium begutachtet es, und geht erst dann zur Wahl nach Wien. Der Candidaten bezeichnet mir Graf Raisach Hr. Vorhauser, Hr. Vogelsanger und Liebauer - dieser soll von den Amles seiner Frau Foresti souterriert werden. Nun empfiehlt Gr. Raisach das sorgfältigste Stillschweigen - alle Kraftschritte sollen ins Geheim betrieben werden. Beim Cournert werde ich nicht mitcompetieren - Innsbruck könnte mein Gesuch nicht einmal annehmen, weil in meiner Entlassung steht, daß zur Rückkehr ins Vaterland ich unmittelbar von Sr. Majestät die Erlaubnis erbitten müsse. Dieser Schritt müßte also voran gehen - allein ich kann ihn nicht auf das Ungewisse nicht wagen. Es ist in Wien unmittelbar vor der Wahl wo der Wurf gethan werden muß! - derweilen würde ich in Wien nichts ausrichten - Die Meisten, auf deren Stütze ich rechnen muß, sind auf das Land, auf Reisen, und in die Bäder - und reif ist die Sache noch nicht. In Wien ist bei der Hofkanzley der Hofrath v. Drostig Referent, Ihm u. seinem Secretär muß demnach die Sache hauptsächlich empfohlen werden, der Oberste Kanzler Graf Mitrovsky u. der Kanzler Graf Juzagi müssen als Hauptstützen gesucht werden, dann Bar. v. Billertorf Schwager des Gr. Wiltzek - der über alle gewichtige Graf Collowrat, von der Kaiserin Mutter besonders unterstützt. Bei den Hofräthen der Hofkanzley soll getrachtet werden so viel Stimmen als möglich zu gewinnen. Graf Wiltzek, Baron Buck u. Graf Brandis können von entscheidenden Nutzen sein. Endlich kam Fürst Metternich indirekte viel wirken, und dürfte den ersten Schritt zu erwirken haben, daß ich wieder als Rückritter und Competenzfähig erkannt wurde.

Mich schaudert zwar vor dieser Legion von Größen, welcher gehuldigt werden muß um zum Ziele zu gelangen - doch was thut man nicht um in den lieben Vaterlande wieder wirken zu können! Was thut man nicht um die Zukunft der Kinder zu sichern! und dann überlaß ich einen großen Theil der Arbeit meinem geistlichen Bruder, welcher be-

reits mit dem Grafen Colowrat gesprochen haben wird. Was er von ihm erfahren hat werde ich bald hören und es Ihnen mitteilen. Graf Raisach meint, daß es gut wäre, wenn Sie inzwischen, ganz gelegentlich Herrn Hofrath von Benz als von einer Idee, die ganz von Ihnen kommt sprechen oder schreiben würden, ohne weiter in ihm zu dringen. Grf Wilczek u. Baron Buck waren mir gut geneigt, u. letzterer konnte vor letzten Winter, als ich wegen der famosen Innsbrucker Eisenbahn mich dort befand mit Hinblick auf die Verhältnisse der Bahndirection meinen Austritt nicht genug betrauern. Wenn er sich bloß handelt, die Stelle wieder zu besetzen, so wird er Competente genug hiezu geben. - allein der Bau Direction sollte etwas frischer, neues Blut eingimpft werden. Ich fühle das Bewußtsein in mir, daß kein Theil verlieren würde, wenn es mir glücken sollte zu versieren! der bloßen Stelle wegen, um sie körperlich einzunehmen würde ich mich schämen auch nur einen Schritt zu tun!

Wie seltsam ist doch der Lauf menschlicher Dinge, Während ich furchtbare Mühe haben werde in meinem Vaterlande eine untergeordnete Stelle zu erlangen, und mir die Füße dafür werde ablaufen müssen in Ungewißheit ob mir mein Vorhaben gelingen wird - werden mir im Auslande Stellen, freie, unabhängige entgegen getragen. Nach einer langer Correspondenz wo ich der Mitrowski war, ließ ich mich neulich erbitten den Direktion der großen Tesnar Brücke zu übernehmen jedoch ließ ich mich nur eventuell ein, mit freien Vorbehalt meines Austrittes, so bald es mir gefallen wird. Man ließ mich eigens mit einem Wagen holen, brauchte 3 Tage bis Bern, dictierte dort das Program zum Bau u zu den Pläne u wurde von den stolzen Herrn mit unerhörter Auszeichnung behandelt! Sie wird einer der großartigsten Brücken Europas u die größte auf dem Continent werden. Und doch kann ich mich dieser Auszeichnung nicht von Herzen freuen - die Schweiz ist nicht mein Vaterland.

Ihr dankbarer Freund Negrelli

Die eingeschloßenen Briefe bitte ich einfach auf die Post zu schicken

[Wien, am 25. Juni 1840]

Mein hochgeehrtester Herr und Freund!

Ich bedauere erst jetzt im Fall zu sein Ihnen die bestellten Bremsenrie-

mendeken senden zu können. Sie müßten erst angefertigt werden. Zwei davon sind für Sie, eine für Rink, und Koster zusammen 37 F. 30...

Neues habe ich dermalen noch nichts Ihnen mitzuteilen. Die Ernennung der zwei B.D. Adjunkten wird Ihnen Rink dem ich sie mit ein paar Zeilen anzeigte mitgetheilt haben. Die Geschäfte sind hier dermalen auf den langsamen Schrift verwiesen. *Alles* ist auf dem Lande, und kommt nur in die Stadt ein paarmal der Woche wenn es seyn muß - daher habe ich auch sehr wenige Bekannte bisher gesehen.

Künftige Woche reise ich nach Schlesien u. Polen, und werde dort im Gebiete der Oder, und der Weichsel, statt an der Lieth u. am Rhein, meine Manœuvres beginnen, u. freue mich, daß die zwei Wasserscheidenübergänge mir vorbehalten worden sind. Vorgestern wurde S.J. Meister v. Grannevielle mir ungeheueren viel Gekränze begraben. Mir geht es gut, die Knaben besuchen die Schule, u. ich gehe von Tag zu Tag immer tiefer in mein ungeheuer Geschäft ein.

Empfehlen Sie mich der Gnädigen, und dem Fräulein Sophie bestens, und halten Sie mich immer als

Ihr dankbarer Freund
Negrelli

Bitte um die gefälligen Absendung der inliegenden 3 Briefe.

Zürich den 2^{ten} October 1836

Seit den Tagen, wo ich Sie, mein hochgeehrtester Freund! hier verlassen mußte, und ganz unmutig meine Reise nach Chur betrat, ohne Ihnen hier irgend etwas gefälliges geleistet zu haben, erfuhr ich Nichts mehr von Ihnen, nur in Neuchatil sagte mir Herr Tavarger - Sie in Bern gewußt zu haben - Neuchatel scheinen Sie hingegen rechts liegen gelassen, und eine andere Route, der die hier vorgeschlagene, betreten zu haben. Sey es nun den wie ihm wolle - ich hoffe und wünsche daß Ihnen keine Unfälle auf dieser Reise begeben seyen, u. daß Sie nun sich wohl u. gesund wie ich es bin, im Kreise der lieben Ihrigen sich befinden. Hat Ihnen die Schweiz gefallen? - Meinerseits, legte ich eine etwas weitere Reise zurück, von der ich am 25. v.M. als der Tag, den ich dafür praeliminirt hatte, glücklich, gesund u. vollkommne befriedigt ich hier zurück eintraf. Von der Gegend von hier bis Genf werde ich Ihnen nichts schreiben, da Sie sie selbst kennen - die enorme Maut u.

Polizei-Chikanen an der französischen Grenze in Bellegarde, welche alles übertreffen, was mir bisher von der Art bekannt war, übergehe ich, nur das will ich Ihnen bemerken, daß der dortige Poliz. Commisair mich fragte, ob Tirol im Canton Zürich sey, oder selbst einen eigenen Canton bilde - weil in meinem Paß «gebürtig aus Tyrol» gestanden ist. Lyon ist eine schöne, aber schmutzige u. stinkende Stadt, die Rhone vor Lyon fließt aber so wild, wie der Rhein an keiner Stelle bei uns fließt. Erst von Lyon an ist sie bebaut - mehrere Brücken führen über die Rhone u. behindern den von ihren Ufern liegenden Teil der Stadt, u. Vorstädte mit dem Centrum - die Citadelle ist fertig u. fest, u. über die Saone, die auch die Stadt umfließt, sind viele Draht u. Kettenbrücken gebaut, über welche ein großes Brückengeld bezahlt werden muß. Die Eisenbahn von Lyon nach St. Etienne fängt an der Landesspitze bei der Einmündung der Saone in die Rhone an, u ist sehr leichtsinnig bebaut. Sie wird mit Pferden befahren, u. trägt kaum die Zinse des Anlage Capitals, führt aber durch eine malerische, u. vulkanische Gegend, wo Alles, Gegend un Menschen von Kohlenstaub u. Rauch schwarz ist. Die Eisenbahn von St. Etienne nach Roanne ist aber noch schlechter, u hat bereits mit einem Defizit von 2 ½ Millionen Franken salliert – sie ist aber unter aller Critic schlecht angelegt, u mir selbst ist es passiert, daß ich nach 3 Minuten, da ich von St. Etienne nach Roane den Wagen bestieg, mit noch 40 anderen im Graben lag – doch ohne daß jemand sich diesmal dabei beschädigt hätte. Die Straßen von Raonne bis Paris sind wie in ganz Frankreich nicht gut angelegt, u. schlechter unterhalten, wenn man das Elsaß ausnimmt, sie sind unendlich breit u. großentheils in der Mitte gepflastert und von Alleen begrenzt. Brücken sah ich hingegen viele ganz herrliche, u. berührte auf der Reise Nevers, Moulin, Montangi, Fontainbleu und Melun. Beim Einfahren in Paris wieder eine Lange Montseccateur außerdem heftigster Regen und der dadurch erzeugte Unmuth stieg noch höher, als ich an einen Sonntag alle Handwerker ohne Ausnahme wie am Werktag arbeiten, u. den Sonntag sogestaltnt entheiligen sah in der Art, daß ich den Kalender aus der Tasche nehmen mußte um mich zu überzeugen, daß es kein Werktag ist! - Viel Großes und Schönes fand ich in Paris u. namenlich Pour la Chaise und die neue Kirche (!) der Madalaine, welche an Pracht alle Kirchen übertrifft, die ich der neuen Architekten entsprungen sah, haben mich mit der entsetzlichen Irreligiosität der Pariser ausge-
 sehen. Doch erstaunen konnte ich in Paris nicht, wenn man Italiens Städte kennt und der lebendige Wesen in Wien gesehen hat, wird man nicht überrascht in Paris, wo auf den Gassen wie allerwärts von Frank-

reich, auch viel Schmutz liegt. Ich bewunderte Versailles, genoß St. Clond in seinem stillen Wesen, u. saß und schrieb von dem Tische von wo aus Napoleon einst der Welt Gestze dictierte. Der König L. Philipp lebt aber in seinem Schloße zu Neuilles, das man nicht einmal von weiten sehen kann – Vier Kaiser Wachen umgrenzen ihn und den Park – Infanterie, Cavallerie, Nationalgarde und nie ist es mir gelungen während meines Aufenthalte in Paris den König zu sehen! Armer Mann dachte ich mir! wer ist mehr gefangen, er oder die Herren in Lyon! Welcher Unterschied mit unseren Fürsten! Von Paris aus wird eine Eisenbahn gegen Havre u. vorläufig bis St. Etienne gebaut! - Diese wird sicher gut, u. coloßal sind die bereits in Bau begriffenen Arbeiten. Von Paris ging ich über Pontoise nach Rouan, von da nach Havre de grace, was mir gar nicht gefiel, und von dort aus fuhr ich nach England, wo ich nach einem Besuche in Portsmouth in Southampton an der Land stieg. Die 7 ersten Eindrücke auf Albions - Gestaden waren nicht geeignet, die Meinung mir zu nehmen, die ich von den Engländern hatte, u. verließ England noch mehr in dieser Meinung bestärkt. Alles ist Benehmung und Speculation da! u. die Vettarini und Baccaroli in Italien sind ehrliche Kerle in Vergleich mit ihren englischen Collegen! Sonderbar kam mir die strenge Mautuntersuchung vor - Stück für Stück mußte aus dem Koffer alles ausgepackt werden: 3 volle Stunden dauerte die Untersuchung, u. Schlagbäume edlerer Art, u raffinierter sind die England mehr, als in Canton St. Gallen. Gut, u. reinlich sind da Städte u. Dörfer gehalten, u alles mit Gas beleuchtet, herrlich sind die Straßen unterhalten, aber schlecht u. sehr unregelmäßig angelegt. Die Größe und die Bewegung in London hat mich wirklich in Erstaunen gesetzt, und Tage würde ich brauchen um Ihnen alles Großartige mitzutheilen, was ich dort gesehen habe. Ebenso erstaunenswert ist das Leben u. die Bewegung in Birmigham, Manchester, u Liverpool, allein der ewige Nebel, der Rauch u der Dunst verbunden mit der Lebensart der Engländer, machen den dortigen Aufenthalt für uns anderen nicht angenehm. Die Geldprellereien welchen man dort ausgesetzt ist, übertreffen alles, was mir in diesem Genoi bisher wiederfahren war. Ich muß unsere Wirthe instruieren, wie sie den Engländer rechnen sollen! Sie sind alle zu viel zurück, u. seitdem ich in England war, kommt mir auf dem Continent alles wie geschenkt vor. Es war in Akeute wo ich wieder wendete, von da kam ich nach Brugges, Gend, Brüßeles, von da nach Mechelen u Antwerpen, von dort zurück nach Brüßel, Louwain u. Lüttich, wo ich von Gislain Canäle, von welchen Belgien durchzogen wird u in 3 Jahren vollendet sein werden. Von Lüttich kam ich nach

Aachen, u. Köln, freute mich sehr den Rhein dort zu sehen, u die Österreicher in Mainz - sah den Empfang u die Feuerwerk für den Kronprinzen von Preußen in Köln, das Lager in Koblenz, Wiesbaden u Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, u das langweiligen Karlsruhe, Baden-Baden, und dann von den Zinnen des Straßburger Münster den Himmel mich von einer sonnigkeit forcierten Reise, wo ich um Zeit zu gewinnen für den Sehenswerten 22 Nächte durchreiste u im Zug wohnte, sah dan Kolmar u Mülhausen, und trat in Basel wieder in die Schweiz ein, wo ich aber viel Aufregungen finde, u nichts Gutes hoffen läßt. Der franz. Gesandter hat sein Schild eingezogen, seine Funktionen eingestellt, u eine Note erlassen, die ein wahres Meisterstück diplomatischer Schreibkunst angesehen werden muß. Die Beysetzung ist auf den 20. d. außerordentlich zusammenberufen, und niemand weiß, was am Ende geschehen wird. Die Procedur des Commission im Affaire Conseil wird eine Verletzung des Völkerrechtes angesehen. - Die Radikalen haben da eine große Dummheit begangen, welche der armen Schweiz sicher theuer zu stehen kommen wird. Frankreich fordert außerdem «aclarante genugtuung» die sie wenn sie nicht geleistet wird, selbst zu nehmen wissen wird! Wenn nur meine Brüder darunter nicht leiden! Leben Sie nun recht wohl, empfehlen Sie mich Ihrer liebenswürdigen Familie, und genehmigen Sie die wiederholte Versicherung meiner unbegrenzten Hochachtung und Ergebenheit.

L. Negrelli

Zürich, den 26. Februar 1837

Hochgeehrtester Herr und Freund!

Neulich war Hibelar bei mir u erinnerte mich in Ihren Namen von Geschäfte vom F.M.L. v. Koudelka. Sogleich betrieb ich den Advocaten - erhielt aber bisher keine Antwort - u überhaupt erfahre ich täglich mehr und mehr von der Justiz in der Schweiz, u mitunter Sachen, die völlig unglaublich sind. Bei dem Gang den die Sache nimmt, wurde mir gerathen, u zwar in Neuchatil durch gute Freunde des Bekannten, jetzt in der Schweiz allmächtigen Ab Iberg, ich sollte trachten, mit ihm die Sache mittelst einer Transaction abzuthun doch muß ich auf jeden Fall den Berich des Advocaten abwarten, wozu ich 14 Tage anberammt habe, um dann die Sache Hr. v. Koudelka förmlich zu proponieren -

mit der Justiz fange ich selbst an zu glauben, daß man in Voraus verloren ist. Sobald sich nur etwas ereignet, was mich wirklich drückt, werde ich nicht ermangeln es Ihnen zu Händen des Hr. F.M.L. mitzutheilen. Ich leide wirklich darunter, das es nicht besser gehet - obschon es nicht von mir fehlte, der die Sache vom Herzen gerne lieber früher in Ordnung gesehen haben würde.

Darf ich Sie um ein großes Gefallen zu bitten. Mein Bruder hatte seine sehr glückliche Stellung in Wien benützt um meinen theuren alten würdigen Vater, nachdem er bei verschiedenen Epochen dem Staate und dem Vaterlande die größten Opfer brachte, eine kleine, ihm gebührende Pension auszuwirken, die ihm auch von hoher Protection völlig zugesichert war. Doch ging die Bittschrift meines Bruders wie gewöhnlich zur Begutachtung bis zum Landgericht. Der Landesrichter «Cattarozzi» ist aber mit meinem Vater wegen Verlegung des Gottesacker überworfen, und gab an, Negrelli bedürfe keiner Pension - es erwahre sich nicht, daß er mittellos sei - sein Sohn in der Schweiz - der Professor in Wien - der Landgerichtsadjutant in Mezzolombardo, unterstützen die Familie, mithin sei die Nothwendigkeit nicht erwiesen. - Nun ist mein Bruder ungeheuer in Harnisch gesetzt worden, indem dadurch so viel als dargethan ist, daß er bei der Eingabe falsche Angaben, oder Unwahr gesprochen hätte. Somit ist er compromittirt, und will nun, ohne weiter auf die Pension zu insistiren, da wir wenn wir unseren Vater seit 10 Jahren unterstützen, und der Staat ihn ganz vergißt, auch für die Zukunft eher selbst darben, als ihm Noth leiden lassen werden, nur sich vorwerfen, daß er die Wahrheit geschrieben hat, worauf er auch beharren will und kann. Dann aber schreibt er mir, daß ihm ein höchstgebo-rene und höchstgestellte Person, mit der er in seiner Stellung das Glück hat zu verkehren, gesagt hat, die österr. Regierung habe mir nicht vergessen, daß ich ausgewandert bin - kurz ich schließe Ihnen den Brief selbst mit, damit Sie sich in der Sache noch besser orientieren können. Drückend ist aber für mich die Vermutung, es könne irgendein unlauterer Grund, oder moderne Ansichten mich bewogen haben das Vaterland zu verlassen, ich dessen Gesinnungen nie zweideutig waren, und dessen Liebe zum Vaterlande in der Entfernung nur noch stärker geworden ist. In einem früheren Schreiben begehrt mir mein Bruder viele andere Zeugnisse, und Ausweise über den Grund von Achtung in dem ich mich hier befinde etc. - auch der Gesandte wurde, wie Sie aus der Inlagen ersehen hirüber gefragt. Allein er kennt mein früheren Verhältnissen zu wenig und ist überhaupt in meinen inneren Gefühl zu wenig eingeweiht, um über mich etwas treffendes sagen zu können.

Indem ich nun die inliegende Original-Dokumente meinem Bruder zuschicke nehme ich mir die Freiheit sie vorerst Ihnen zuzuweisen mit der Bitte Sie möchten die Güte haben noch ein Zeugnis beizufügen, da Sie am der ganzen Hergang der Sache wissen, aus welchem hervorgehen sollte daß mich keine politische Gründe bewogen haben in die Schweiz überzutreten - sondern von der Notwendigkeit dazu gezwungen wurde, indem ich mit einer Besoldung von 350 f - mit Familie unmöglich leben konnte, und die Ehre als Beamter wollte ich nicht auf das Spiel setzen.

Daß mein Frau kein Vermögen besitzt u immer kränklich ist, daß ich meine Gesinnungen für das Vaterland trotz meiner Austrittes nichts geändert habe, sondern vielmehr erst den ganzen Werth dasselben in der Entfernung u bei ganz anderen Staatseinrichtungen kennen und noch sicher achten gelernt habe - und was Sie allenfalls noch glauben, um die Regierung jeden Glauben zu nehmen, als wenn ich irgend von einen geheimen Grund zu diesen Schritte gezwungen worden wäre. Verzeihen Sie mir die Mühe, die ich Ihnen verursache - allein ich bin gezwungen dazu. Wenn Sie die Güte haben, also etwas beizufügen, schließen Sie es nur dem Paket am meiner Bruder, und lassen Sie dann gefälligst durch den Postwagen aber mit Beförderung abgehen.

Meine Frau ist noch immer unwohl, u ich selbst bin darunter, nicht am besten, die Grippe glaube ich will mich auch heimsuchen und das Wetter trägt viel dazu bei das Unwohlsein zu machen.

Der gnädigen Frau, sowie der Frau Mutter u Fräulein Sophie wünsche ich alles Schöne und Ihnen gehöre ich stets ergebenster Freund

L. Negrelli

Zürich den 30. Mai 1839

Verehrtester Freund

Der Graf Raisach schreibt mir unter dem 24. d. Folgendes:

«Ich will Ihnen eine ganz unerwart. Nachricht mittheilen. Unser Adj. Patscheider ist zum Baudirektor in Laibach ernannt worden. Warum Freund bleiben Sie nicht in Bregenz? Sicher würden Sie jetzt Adjunct werden! Allein wäre es denn nicht auch jetzt noch möglich? Ich und wir hier können hierin freylich nichts machen, allein wenn Sie durch Ihren geistl Hr. Bruder in Wien hohe Gönner zu gewinnen vermöchten, dürfte Ihre Rücktritt vielleicht doch möglich werden. Wie würde ich

mich freuen noch die wenigen Jahre, als ich meiner Stelle werde vorstehen können Sie zur Seite als Gehilfen, und als Freund zu haben, da ich mich in meiner Stellung sehr verlassen fühle. Freund! überlegen Sie meine Idee, und wenn Sie in Wien Aussicht haben, so machen Sie gleich kräftige Schritte, denn die Adjuncten Stellen werden von Wien aus besetzt».

Was sagen Sie dazu? Mich hat auch nur der Gedanke an die Möglichkeit meiner ämtlichen Rückkehr in das theuern Vaterland fast Wahnsinnig gemacht! obschon ich finanziell verlieren würde. Ich hatte Ihnen schon vor Jahren gesagt, daß ich in der Schweiz nicht sterben möchte! u obschon ich seit 7 Jahren; vielleicht der einzige in diesem Wirrwar niemals in Ungunst gefallen bin und weit aus die schönste und einträglichste Stelle als Ingenieur in der Schweiz besitze, so würde ich sie mit unbeschreiblicher Freude sogleich der bescheidenen Stelle eines Dir. Adjuncten mit 1200 f - Besoldung, vertauschen! und jedenfalls würde ich in 3 oder 4 Jahren schon meiner Kinder willen in das liebe Vaterland zurückkehren.

Nun Freund, Ihren werthen, auf mich sehr vermögenden Rath im Falle Sie einverstanden wären, Ihre kräftige Präsidal-Unterstützung! Künftige Woche gehe ich nach Bern, und würde, sofern ich Antwort von Ihnen erhalte, mit dem österr., Gesandten darüber reden. - Meine Lage ist jetzt bald frei, obschon ich auf 2 ¹/₂ Jahre noch engagiert bin - denn die Brücken, die ich in 6 Jahre zu führen gehabt hätte werden bald schon fertig sein u ich könnte meine 2200 f - jährlich einstreichen ohne irgendetwas dafür zu tun, weil bei mir alles schon geleistet ist.

Also kann ich leicht von hier abkommen. Nun ist aber Bern mit mir in Unterhandlung u. deswegen reise ich die künftige Woche dahin wo man mich berufen hat würde aber alles fahren lassen so bald ich Hofnung hätte in Wien zu reussiren Gott welche innige Freude durchweht mich nur indem ich mich mit diesen Gedanken beschäftige! - und ich fühle mich gewiß der Sache gewachsen! - An meinem Bruder schreibe ich gleichzeitig, so wie an Raisach. Wenn mich meine theuern Landsleute wieder haben wollen, so kann es jetzt geschehen. Ich verließ das Vaterland, weil ich mit 350 f. nicht leben konnte - mit 1200 f - kann ich herrlich leben, oder wenigstens ehrlich! - Schreiben Sie mir ja bald Ihre Meinung ganz unumwunden - Alles bleibt unter uns - Da ich jedenfalls in ein Bad gehen werde diesen Sommer, so würde ich Baden bei Wien nehmen - von dort aus könnte ich meine Sache betreiben.

Ihr dankbarer Freund

L. Negrelli

Bad Badenweiler, den 7, Aug. 1839

Mein verehrtester Herr und Freund!

Mein Schreiben vom 29. v.M. aus hier wird Ihnen hoffentlich zugekommen sein. Ich habe seither meinen Bittschrift an S.M. nach Wien geschickt und mein Bruder wird sie persönlich überreicht haben, oder vor dem 15. d. überreichen. Inzwischen dachte ich mir während meiner vielen Mußestunden daß es vielleicht gut sein wird, auch von der hohe Landesgubernium eine ähnlich Bittschrift zu stellen, damit ihm die Sache nicht neu sei wenn er in Wien reussiren sollte, und es mir vielleicht später entgelten ließe.

Ich schließe sie Ihnen hier zur Durchsicht bei, mit der Bitte, die Abschrift meiner Entlaßschreibens gefälligst abschreiben, und beilegen zu wollen, da das Original sich in Wien befindet. Hierauf bitte ich Sie das Ganze von Grafen Reisach zuzuschließen wollen gleichzeitig gebeten wird, auch das Entl. Schreiben der Baudirektion in Abschrift beizulegen und die Bittschrift davon vom 15. d. einzureichen Ich bin neugierig zu vernehmen wie das Gubernium diesen Schritt aufnehmen wird u. bedaure nur daß Hr. v. Buch nicht mehr dabei ist denn er hatte mir v.J. den Wunsch deutlich ausgedrückt mich wieder in öster dienste zu sehen! Günstig ist übrigens aus unbekannten Gründen das Gab. der Negrellischen Familie nicht, u so unendlich es mich freuen würde meiner Wunsch durchzusetzen, so bin ich andererseits bereit mich geduldig zu fügen, wenn ich auch einen Abschlag erhalten sollte. In diesem Fall würde ich noch die große Brücke in Bern noch ausführen u dann in 3 Jahren doch nach dem Vaterlande zurückkehren u mich dort niederlassen wo es mich am besten für die Erziehung meiner Kinder conveniren wird, da die Erziehung in der Schweiz wo alle neue Semester neue Methoden eingeführt u dann wieder alles über den Haufen wirft, unmöglich den Kopf u das Gemüte der Kinder zurecht richten kann. Meine Kur ist nun glücklich beendet u die Esels Milch hat an mir Wunder gethan. Ich verlasse Morgen Badenweiler, besuche Freiburg, u gehe über Raisach nach Colmar u. Mühlhausen um die Arbeiten von der dortigen Eisenbahn wozu ich eingeladen bin zu inspektiren. Künftigen Woche werde ich wieder in Zürich ankommen wohin ich mich nun wirklich sehne.

Viele Empfehlungen den Ihrigen, und Ihnen selbst verbleibe ich wie immer

dankbarster Freund
L. Negrelli

DOCUMENTI E PROGETTI DI LUIGI NEGRELLI NEGLI ARCHIVI DI VIENNA

di ISTVÁN NÉMETH *)

«Nelle sue vene scorre sangue dei Negrelli – e questo non può che volere il bene e la gloria dell'Austria» – così è scritto in chiusura di una delle lettere di Luigi Negrelli a proposito di suo nipote, che nell'anno 1848 aveva partecipato ai sollevamenti rivoluzionari ed aveva dovuto per questo rinunciare al suo incarico di curato di Mezzano. La lettera fu scritta a Verona il 4 gennaio 1854 e spedita al suo amico e patrono Johann von Ebner, capitano di Bregenz. Questo scritto finora sconosciuto si trova, con altri dodici scritti di Luigi Negrelli, tutti indirizzati allo stesso destinatario, nella raccolta di manoscritti e incunaboli della Biblioteca Nazionale austriaca. Essi abbracciano un arco di tempo di oltre vent'anni. Anche solo attraverso queste lettere si manifestano la personalità e il carattere di Negrelli, e pertanto mi permetto di interpretarne e citarne qualche passo significativo. Le lettere portano la segnatura Autogr. 129/13 della Raccolta degli Autografi della Biblioteca Nazionale austriaca, e furono acquistate nell'anno 1935 dalla vedova Ebner per la Biblioteca. La prima lettera è datata 2 ottobre 1836, il periodo in cui Luigi Negrelli era in «servizio svizzero.» In essa egli racconta del viaggio, sovvenzionato dalla Camera di Commercio di Zurigo, intrapreso nell'estate del 1836 per studiare i sistemi ferroviari di Francia, Inghilterra e Belgio. Al confine francese gli fu chiesto se il Tirolo si trovava nel Cantone di Zurigo o se costituiva da solo un cantone. Egli si mostra indignato per questo fatto ed anche per la situazione in Francia e altrettanto si mostra irritato per i rigidi controlli doganali in Inghilterra. Cionondimeno, «Londra mi ha veramente colpito e mi ci vorranno giorni per raccontarVi tutte le meraviglie che ho visto...» anche se «da

*) Dirigente della sezione Manoscritti e Incunaboli della Biblioteca nazionale austriaca di Vienna.

quando sono stato in Inghilterra, qui sul continente tutto mi sembra regalato.»

Nella sua lettera successiva datata 6 febbraio 1837, egli si rivolge al suo «molto stimato Signore e Amico». «La vorrei pregare di un grosso favore... Mio fratello si era valso della sua buona posizione a Vienna per far ottenere a mio padre una piccola meritata pensione, dopo che egli in diversi periodi aveva reso grandi servigi allo Stato e alla Patria; la pensione gli è stata però negata in ragione della posizione altolocata del figlio. Mi pesa però che si sospetti che sia stato qualche motivo disonesto o qualche idea moderna a spingermi a lasciare la patria, io, i cui sentimenti non furono mai equivoci, e il cui amore per la patria, nella lontananza, è diventato solo più forte... io non sono stato spinto a trasferirmi in Svizzera da motivi politici, ma vi sono stato costretto solo dalla necessità.»

Poco prima del suo rientro in Austria, inviò a Ebner questa lettera datata 30 maggio 1839. «Stimatissimo amico! Anche il solo pensiero della possibilità di un mio ritorno ufficiale nella cara Patria mi ha fatto quasi impazzire... Già anni orsono Vi avevo detto che non avrei voluto morire in Svizzera... Anche per i miei figli, voglio tornare nella cara Patria. Il mio posto sarà presto libero, anche se sono impegnato per altri due anni e mezzo – dato che i ponti che dovevo costruire in sei anni, saranno presto ultimati ed io potrei intascare il mio compenso annuale senza fare nulla, dato che da parte mia ho già adempiuto a tutto... – Dio, quale gioia interiore mi pervade solo a dedicarmi a questi pensieri – e mi sento di essere all'altezza della situazione.» Prima del suo ritorno in patria, egli soggiornò ancora nella Foresta Nera, per curare degli eccessi di tosse. Nella lettera scritta il 29 giugno 1839 egli chiede intercessione. In essa nota: «io rabbrivisco per la schiera di personaggi che si devono ossequiare per giungere alla meta - ma cosa non si fa pur di poter tornare nell'amata patria... Per il posto in sé, per occuparlo materialmente, mi vergognerei a fare anche solo un passo... Com'è strano il corso delle cose umane, mentre mi devo dare grande pena per ottenere in patria un posto subordinato, e mentre devo girare avanti e indietro nell'incertezza che i miei propositi abbiano successo - al contrario, all'estero mi vengono offerti posti liberi, indipendenti.» In un'altra lettera del 7 agosto 1839, sempre da Bad Badneweiler, c'è la richiesta di intercessione per la domanda (di lavoro) a Vienna. Il suo desiderio fu esaudito. Il 18 gennaio 1840, egli scrive da Zurigo con grande entusiasmo: «nel momento stesso in cui avevo il Vostro caro scritto davanti agli occhi, il postino mi consegnò due lettere da Vienna – una da mio

fratello, l'altra - indovinate da chi? - un'aquila bianca bicipite aveva il suo nido sul sigillo e custodiva bene il contenuto – ora indovinate?... Figuratevi il mio stupore! La Direzione della Ferrovia Nord dell'imperatore Ferdinando mi invita a recarmi immediatamente a Vienna» – e in chiusura – «a Voi caro amico, che avete tanto contribuito al felice sviluppo del mio futuro, il mio più intimo ringraziamento e un cordiale saluto a tutti i Vostri. Dal Vostro indicibilmente felice Negrelli». Il 25 giugno 1840 manifesta la sua felicità in una breve lettera. Nella lettera successiva, datata 28 dicembre 1841, egli si scusa per non aver potuto scrivere durante l'anno, ma alla fine dell'anno vecchio, pieno di eventi, egli vuole assicurare a lui, Ebner, i suoi sentimenti immutati. Segue poi l'apprezzamento per il Kaiser e per i superiori. Dalle sue righe emana una soddisfazione generale, sia per le cose private, che per quelle professionali e ringrazia «di quale ringraziamento sono debitore al cielo che mi sostiene benedicente lungo la mia strada irrequieta, ma ricca di risultati».

Com'è noto, nel 1848 Luigi Negrelli è in Italia, a Verona. Le lettere che seguono furono scritte lì. L'11 aprile 1851, egli scrive al suo «stimatissimo, caro, caro amico! Gli scarabocchi di ufficio mi assorbono giornalmente almeno 12 ore, per cui alle 10 di sera sono spesso quasi cieco e riesco appena a muovere le dita. Il mio protocollo conta già oltre 10.000 commesse e che commesse... io ricostruisco qui, in Italia, quello che la rivoluzione distrugge e la mia posizione qui è tale che a Vienna mi si invidia. Io però non sto volentieri qui. Io sono talmente identificato con la Germania, e precisamente con il regno Austro-tedesco, che preferirei essere là. E però, ci si deve far piacere il luogo dove il dovere chiama...». Gli viene richiesta un'intercessione ed egli risponde in proposito, nella stessa lettera: «Riguardo al meccanico Forster di Bregenz, non sarei contrario ad assumerlo nella fabbrica principale, però non so se conosce l'italiano e senza la conoscenza di questa lingua non saprei come impiegarlo, dato che non un singolo operaio qui capisce il tedesco.» La prossima lettera conservata, indirizzata a Johann Ebner porta la data del 12 febbraio 1853.

“Andando a vedere i suoi vecchi scritti, ho trovato una lettera dell'anno 1832. In essa, oltre ai sentimenti di amicizia, si legge: «gli stessi sentimenti di amicizia che io ho sempre detto di nutrire per Voi, li serberò sinceri anche in futuro e se io potrò mai essere in grado di poter fare qualcosa di utile per Voi, contate fiduciosamente su di me... Così sono ancora io a fare appello a Voi. Uno dei miei quattro fratelli, Michelangelo, è giudice distrettuale a Primiero. Io credo e spero che il

suo nome goda di una buona reputazione nella sfera giuridica... egli padroneggia entrambe le lingue e nel 1848 ha reso importanti servizi allo Stato a Riva. Tuttavia è stato ignorato. Egli stesso ha fatto richiesta di trasferimento a Primiero»". Luigi Negrelli richiede intercessione affinché, se suo fratello non avrà un avanzamento, possa rimanere nella sua patria, Primiero.

Un altro scritto, anch'esso proveniente da Verona, dei primi giorni dell'anno 1854, è colmo di auguri per l'anno nuovo. Nell'ultimo degli scritti conservati nella Raccolta di Manoscritti della Biblioteca Nazionale Austriaca, si trova il passo da me citato in apertura della mia introduzione. Di altra provenienza è invece la lettera del 14 novembre 1848 indirizzata alla redazione dell'austriaca «Allgemeine Zeitung», che porta la segnatura Autogr. 563/36. La lettera fu scritta dal quartier generale del Feldmaresciallo Radetzky. Egli si dichiara pronto ad inviare al destinatario notizie dagli ambienti rivoluzionari per la pubblicazione.

Nella raccolta di Manoscritti si trovano anche alcune annotazioni del fratello, Monsignor Nikolaus Negrelli, confessore dell'imperatrice Marianne, e precisamente sotto le signature Cod. Ser. nova 16.187 - 16.193, rispettivamente nella Raccolta degli Autografi con il contrassegno Autogr. 710/50-55. Questo lascito parziale consta di un diario dell'anno 1848, scritto in occasione della traslazione delle spoglie della principessa Dietrichstein a Roma nella chiesa di Santa Maria sopra Minerva. Vi sono fissate principalmente le spese di viaggio, e inoltre nel lascito si trovano anche relazioni che l'abate Negrelli aveva scritto durante il viaggio e durante il soggiorno a Roma, lettere, lasciapassare e petizioni. Questo lascito arrivò alla Biblioteca Nazionale austriaca nel 1929 quale regalo da Maria Grois-Negrelli, figlia di Luigi Negrelli; la sua valutazione scientifica non è ancora avvenuta ed anche una valutazione di Nikolaus Negrelli è ancora mancante.

Fra i compiti delle biblioteche c'è anche quello di predisporre i lavori di ricerca scientifica sui tesori ad esse affidati: il patrimonio delle raccolte. Una parte importante di biblioteche ed archivi è formata da opere postume di pittori, scrittori, studiosi e di personalità significative per la storia della cultura e dello spirito. Con lascito si intende il complesso di attività scritte, ma in parte anche oggetti legati all'attività artistica e scientifica di una personalità fisica o morale, lasciati alla biblioteca o all'istituto, ed anche gli appunti scritti, la corrispondenza e i pezzi da collezione provenienti dalla vita privata di tale personalità. I lasciti rispecchiano spesso lo spirito del tempo e le correnti e mode culturali del tempo in cui furono originati. Considero quindi un impe-

*gno indilazionabile esplorare l'eredità spirituale di Luigi Negrelli, ossia comprendere a fondo il suo vasto lascito scritto e stabilire una tabella di lavoro. Dalle ricerche da me fin qui condotte, risulterebbe esserci materiale sufficiente nella sola Vienna. Rendendolo accessibile, si potrebbe evitare che vengano ripetuti nella letteratura fatti già noti, principalmente dati biografici e avvenimenti, e che si riprenda ciò che è già apparso nella dettagliata opera biografica di Alfred Birk: «Luigi Negrelli. Biografia di un ingegnere», 2 volumi, pubblicati negli anni 1915 e 1925. Nel 1941 fu presentata da Edoardo Bordignon una traduzione in compendio dell'opera, senza menzionare neanche una volta la fonte. E questo succede sempre anche con lavori piccoli. Per quanto io sappia non esiste ancora alcuna pubblicazione con indicazioni precise delle fonti, anche se da decenni è disponibile, specie in Austria, un materiale vasto sia qualitativamente che quantitativamente *)*.

Ho già menzionato le signature delle lettere e degli scritti di Luigi e Nikolaus Negrelli che si trovano nella Raccolta di manoscritti ed incunaboli della Biblioteca nazionale austriaca. Vorrei però rinviare alle altre raccolte di detta biblioteca, in cui Negrelli è iscritto in modo documentario. Nella Collezione delle cartoline è conservato l'originale di un acquarello contemporaneo, una cartolina panoramica della costa del Mar Mediterraneo presso Gun el Tinch (Segnatura: K.III. 99.717), un'altra cartolina mostra la rada di Tinen, è un disegno a mano dell'anno 1844 (Segnatura: K.III. 99.717). L'archivio dei ritratti e la collezione fotografica della Biblioteca esistono già da 200 anni, perciò è ovvio che sotto il nome di Luigi Negrelli siano registrati importanti ritratti e fotografie. Tra di essi, rarissime incisioni di Verona, e un importantissimo album sull'inaugurazione del Canale di Suez (Segnatura: 290.504-F.PT); da non trascurare sono le molte foto, come per esempio i monumenti nei luoghi della sua attività e il monumento in suo onore.

La Biblioteca Nazionale Austriaca, detta anche «casa mondiale del pensiero», è annoverata tra i più importanti Istituti dell'Austria e del mondo. Oltre le tre già nominate collezioni, sono altri cinque i campi specifici in cui si raccolgono le preziosità della biblioteca. I fondi della collezione di stampe, dove sono conservate stampe a partire dalla fine del XV secolo, valgono perlopiù come via secondaria di ricerca.

**) È un vero peccato che anche in una pubblicazione del 1988 (Z.O. ALGARDI, Luigi Negrelli l'Europa, il Canale di Suez, Firenze, 1988) tale documentazione non sia stata presa in considerazione.*

Fra i compiti della Biblioteca Nazionale austriaca, già Hofbibliothek, c'è anche quello di raccogliere l'«Austriaca» (cultura, storia, ecc. dell'Austria) nel senso più ampio della parola, di curare le opere esistenti e di renderle accessibili alla ricerca. Auspicabile è anche la redazione di una bibliografia negrelliana. Un tentativo in questa direzione è stato compiuto da Viktor Schützenhofer con la relazione «Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk» (Luigi Negrelli, la vita e l'opera), pubblicato a Vienna nel 1949 in Blätter für Technikgeschichte, Heft 11 dall'Istituto di ricerca per la storia della tecnica. Questa però può solo essere considerata come una selezione.

Con questo avrei finito di dare le dimensioni formali dei fondi esistenti presso la Biblioteca nazionale austriaca che possono essere messi in relazione con Luigi Negrelli. Per rimanere a queste aride informazioni – come basi matematiche e logistiche – vorrei segnalare altri luoghi qui a Vienna dove si può trovare materiale di ricerca su Luigi Negrelli e la sua opera. Citiamo per primo l'Archivio austriaco. Gli inventari esistenti sono un prezioso aiuto per il reperimento di documenti. È il caso dell'inventario dell'Archivio Generale del Ministero degli Interni, l'inventario del Ministero delle Finanze, l'inventario dell'Archivio della Corte Viennese, l'inventario della Casa, della Corte e dello Stato Viennese, ma in particolare l'inventario dell'Archivio dei Trasporti a Vienna. A causa dei lavori di trasferimento, non mi è stato possibile esaminare a fondo i detti archivi, a parte quello dei Trasporti.

Nell'Archivio dei Trasporti, sito in Aspengasse, 3. Wiener Gemeindebezirk, una preziosa fonte di informazione è l'Inventario dell'Archivio dei Trasporti di Vienna, volume 9 dell'Inventario dell'Archivio austriaco, pubblicato da Paul Mechtler nell'anno 1959.

I fondi dell'Archivio dei Trasporti sono suddivisi in cinque gruppi principali, seguendo un ordine cronologico. Per il periodo di attività di Negrelli in Austria, Svizzera e Italia sono importanti i raggruppamenti di seguito elencati.

*A. RegISTRAZIONI selezionate e generali di Corti e Ministeri.
Numerazione*

- 1. Cancellerie di Corte Associate (1824-1848) 9 cartoni II/A*
- 2. Dipartimento generale di Corte (1841-1848) 28 cart. II/B*
- 3. Ministero dei Lavori pubblici (1848) 1 cart. III/A*
- 4. Ministero del Commercio, Artigianato ed Edilizia pubblica (1848-1859) 28 cart. III/B*

B. RegISTRAZIONI di ulteriori amministrazioni ferroviarie statali.

1. *Direzione generale delle ferrovie dello stato (1842-1848)* 2 cart. IV/A
2. *Direzione generale edilizia (1850-1852)* 55 cart. IV/B
3. *Direzione centrale dell'edilizia ferroviaria (1852-1855)* 134 cart. IV/C
4. *Direzione esercizio ferrovie statali del nord (1845-1855)* 30 cart. IV/D
5. *Principali atti di pagamento delle ferrovie statali del nord (1842-1859)* 100 cart. IV/D

C. RegISTRAZIONI delle aziende ferroviarie.

Particolarmente significativi sono gli atti e i documenti dal 1836 relativi alla Ferrovia del Nord dell'imperatore Ferdinando, che constano di 9 cartoni. Segnatura VI/1.

D. Un gruppo a parte è costituito dagli atti con allegati e progetti.

E. Questo gruppo raccoglie la collezione di lasciti, le varie e la biblioteca.

Questi documenti comprendono, per i suddetti periodi, contratti, istanze, nomine, pareri, onorificenze e riconoscimenti, ed anche protocolli, istruzioni, provvedimenti disciplinari, promozioni, in breve tutto ciò che è connesso con una carriera pubblica importante. Materiale certamente importante per poter delineare un profilo professionale di Luigi Negrelli.

Altro materiale inedito attende di essere esaminato fra i fondi dei cosiddetti «Archivi Messicani» dell'Archivio di Stato, che si trovano sotto la segnatura Kart. 94, XVIII.D.29. Al di fuori di Vienna, mi sono anche informato presso colleghi della Biblioteca Universitaria di Innsbruck sull'esistenza di scritti di Negrelli nella Collezione di manoscritti. «Purtroppo – mi scrive il Direttore della collezione dei manoscritti, Dr. Walter Neuhauser – il risultato è scarso: presso di noi non ci sono atti, piani, progetti, ecc... Da una richiesta fatta al Tiroler Landesarchiv risulta che pure lì dovrebbero trovarsi documenti d'archivio, soprattutto, penso, progetti.»

Per niente consolante è la situazione del Technisches Museum di Vienna, dove il lascito complessivo proveniente dalle disposizioni testamentarie della figlia di Luigi Negrelli arrivò qui tramite Maria Grois Negrelli ed è ancora in attesa di un'analisi scientifica. Mi auguro che la mia relazione odierna serva a incoraggiare l'edizione e la pubblicazione dell'inventario generale - più di 50 pagine dattiloscritte.

Il Technisches Museum für Industrie und Gewerbe (Museo Tecnico dell'Industria e dell'Artigianato) di Vienna è annoverato fra i più antichi ed importanti musei tecnici del mondo. Nella sua forma attuale, è stato aperto al pubblico nel 1918, ma le sue collezioni traggono origine da molto tempo prima. Come le biblioteche e gli archivi, anche i musei hanno il compito di raccogliere, valorizzare e rivitalizzare. Le fondamenta di uno degli esempi più ragguardevoli di collezione del XVI secolo furono gettate nel castello di Ambras presso Innsbruck dall'arciduca Ferdinando II del Tirolo (1529-1595). La collezione di Ambras consisteva di preziosi libri, dipinti e oggetti artistici. Il destino della collezione non fu felice. Nel periodo che va dall'estinzione della linea tirolese della Casa Asburgo (1665) fino alla cessione del Tirolo alla Baviera (1806) e in particolare da quando l'imperatore Carlo VI e i suoi successori raccolsero a Vienna tutte le collezioni asburgiche, poco a poco anche gran parte della Collezione di Ambras fu trasferita a Vienna. I libri furono in parte incorporati nella Biblioteca di corte dell'allora prefetto Peter Lambeck, mentre alcuni cimeli furono in un primo momento conservati con altri oggetti artistici in magazzini.

Solamente al tempo del Congresso di Vienna furono esposti, assieme ad altre collezioni degli Asburgo, in uno dei castelli imperiali di Vienna, chiamato «das Untere Belvedere». Queste collezioni, assieme ai campioni della Collezione di Ambras, furono poi trasferiti nel nuovo edificio, ultimato nel 1891, del Museo Artistico di Vienna, dove ancor oggi si trovano. Ma fino all'inizio del XVIII secolo erano ancora in possesso della Casa Imperiale numerosi pezzi di grande valore per la storia della tecnica che non appartenevano alla collezione di Ambras.

Questi furono raccolti dall'Imperatore Franz Stephan von Lothringen in una collezione fisica e matematica, chiamata anche Gabinetto fisico di corte, e trasportati in un'ala della biblioteca di corte. Questi antichi fondi costituiscono il nucleo originario di un museo dell'era moderna, che si è dato compiti tecnico-storici e di promozione economica, che non solo si sforza di raccogliere e valorizzare, ma bada anche a mantenere in vita quanto raccolto in armonia con il motto di Wilhelm Exner: «Per l'onore degli antenati, per l'istruzione della gioventù!»

In questo ambito si colloca uno dei lasciti più significativi del Museo, il lascito Luigi Negrelli. Le fonti manoscritte e stampate, i libri, gli appunti, le illustrazioni, i progetti ed i disegni sono strumenti per comprendere la difficilmente immaginabile facondia dell'attività di questo tecnico. Il lascito fu esposto in modo compatto e registrato in un inventario specifico. Consta di 1600 unità d'archivio, un lasso di tempo

che copre 30 anni della vita e dell'attività di Luigi Negrelli e che illustra la storia del Primiero. Vi si trovano numerosi autografi di ed a Luigi Negrelli, il fitto scambio epistolare con la moglie Karolina, diversi plichi di lettere d'affari, libri e diari, ricordi, contratti, ecc.

Il lascito inizia con le lettere a Luigi Negrelli fino al 1829, mentre una corrispondenza d'affari con le autorità di San Gallo è degli anni 1830-1832. Com'è noto, egli risiedette per servizio dal 1832 al 1840 a San Gallo e poi a Zurigo, e dispiegò una vasta attività nella tecnica delle costruzioni per tutti i tipi di trasporto del tempo. Di questo periodo sono anche i suoi primi grandi viaggi di studio in Francia, Inghilterra, Belgio e Germania, e tutto questo è documentato in oltre 140 lettere, diversi contratti e numerose annotazioni del lascito. Richiamato in Austria nel 1840, fu Ispettore Generale per le costruzioni ferroviarie della Compagnia ferroviaria del Nord dell'imperatore Ferdinando. Tra il 1840 e il 1842, sotto la sua direzione, fu progettato e realizzato il tratto ferroviario Lundenburg-Olmütz-Praga. Altri 100 documenti del lascito documentano questo periodo. Tra il 1842 e il 1848, postosi in aspettativa dalla carica di Ispettore Generale delle Ferrovie Nord dell'imperatore Ferdinando, fu Ispettore provvisorio al servizio delle Ferrovie dello stato. Questo significò per lui una fitta corrispondenza ed apparizioni in pubblico. Il periodo è testimoniato in oltre 500 documenti. Il 28 agosto 1848 Luigi Negrelli lascia Vienna per occuparsi, in qualità di Commissario dello Stato austriaco, della ricostruzione delle linee ferroviarie distrutte nel Lombardo-Veneto. Alla fine del 1849 divenne Direttore della Sovrintendenza all'Edilizia del Regno, poi dal 1850 fu incaricato della costituzione di una commissione internazionale per la libera navigazione del Po. Nel 1851 è membro delle Ferrovie Centrali internazionali, poi nel 1853 è presidente della direzione delle costruzioni ferroviarie del Regno Lombardo-Veneto, anche se, a causa di intrighi, fu esonerato da questo incarico nell'anno 1855. A questo periodo si riferiscono circa 500 lettere, per la maggior parte indirizzate alla moglie Karolina von Weiß-Starkenfels. Il periodo successivo trascorso a Vienna dal 1856 al 1858 è testimoniato da altri 250 documenti d'archivio. La consistenza del lascito fu ulteriormente integrata dopo la morte di Negrelli con acquisizioni comprendenti, fra l'altro, gli Atti Negrelli raccolti dal Professor Birk ossia cartelle e documenti relativi alla sua attività nella realizzazione del progetto di Suez, fra le quali anche un fascicolo di copie, i cui originali si trovano negli archivi di Parigi. Anche i documenti del Landesregierungsarchiv di Innsbruck sono in fotocopia. Una categoria particolare di materiale sulla personalità e l'opera di Luigi Negrelli è costitui-

ta da giornali, ritagli di giornale, estratti di stampa, appunti, copie dattiloscritte di fonti e rapporti sulla personalità di Negrelli, come pure dalla corrispondenza tra Maria Grois Negrelli ed il Technisches Museum e, più tardi, della corrispondenza di Elisabeth von Mendelslon e il Technisches Museum.

Dall'abbondanza del materiale disponibile è facile comprendere che Luigi Negrelli fu uno dei tecnici più importanti del suo tempo. Nessuna branca dei trasporti rimase da lui inosservata. La storia della sua vita è storia umanistica ed europea. Il ruolo da lui svolto supera i confini delle nazioni. Le parole di sua madre, riportate nel suo diario, si sono avverate: «Tedesca è la tua madrelingua, italiani la razza ed il sangue del padre, si dischiuda in te mirabilmente quanto riposa in entrambi i popoli.»

**IL CANALE DI SUEZ:
DAI PROGETTI ALLA REALIZZAZIONE**

PRECEDENTI STORICI DEL CANALE DI SUEZ: IDEE E PROGETTI DAL SECOLO XVI AL XIX

di SALVATORE BONO *)

Lunga ormai quasi cento e venti anni, la storia del Canale di Suez ha una ben più lunga, plurisecolare, persino millenaria «preistoria», potremmo dire; la storia cioè dei precedenti tentativi e sistemi posti in atto per collegare, attraverso il delta del Nilo e l'istmo di Suez, il grande Mare interno e il Mar Rosso. Storia delle idee, delle ipotesi, dei progetti avanzati e discussi volta a volta per ripristinare quel collegamento o per attuarne uno più diretto ed efficace, collegamento che sarà infine progettato nella sua forma definitiva dal trentino Luigi Negrelli.

In quella lunga vicenda di idee e di progetti, realizzati o no, fanno comparsa faraoni e imperatori romani, ben più tardi persino il grande imperatore dei Francesi, sultani e papi, pascià e filosofi, diplomatici e mercanti, viaggiatori e avventurieri d'ogni risma. Una storia così densa di personaggi ed eventi, di intrighi e di avventure, che ha persino ispirato un romanzo, come quello di Joseph Sebastian Schall e numerose composizioni letterarie di cui sarebbe interessante – cogliamo l'occasione per dirlo – raccogliere notizie ed effettuare un esame ¹⁾.

*) Professore all'Università di Perugia.

¹⁾ J.S. SCHALL, *Suez. Pforte der Völker. Roman eines Kanals*, Stuttgart-Berlin 1940. Una certa ispirazione politica del romanzo può desumersi dal titolo della terza parte: *England erntet, Was es nicht gesät* (L'Inghilterra raccoglie quel che non seminò). Sul romanzo Carlo Picchio presentò una relazione al congresso del 1955 (vedi bibliografia BONO 1955).

Fra le altre composizioni letterarie citiamo, come esempio fra i tanti, l'ode di L. MANCINI, *Il taglio dell'istmo di Suez. Ode*, Fano 1869, e il romanzo storico di G. BIASOTTI, *Il romanzo di due mari. Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, Milano 1942.

Della storia cui abbiamo accennato intendiamo in questa sede ripercorrere il periodo che va dagli inizi del secolo XVI, quando la navigazione portoghese sino all'India attenta al pieno predominio veneziano nel commercio con l'Oriente, sino ai primi decenni dell'Ottocento, quando il progetto per il canale fra Mediterraneo e Mar Rosso entra nella sua fase scientifica e decisiva.

Ci è parso infatti che questa fase della storia del Canale – allo stadio di progetto, ovviamente – sia tuttora la meno conosciuta, come rilevava a suo tempo lo stesso Jules Charles-Roux nella sua grossa opera storica: «L'Isthme de Suez avait un passé insuffisamment relié au présent par les commentateurs de son histoire, dont les uns n'ont parlé que de l'oeuvre de canalisation des anciens Égyptiens, dont les autres n'ont étudié que la mise en communication récente de deux mers, au point de vue des intérêts économiques de l'Europe» ²⁾.

Sul finire del luglio 1501 giunsero a Venezia precise notizie sull'arrivo a Lisbona di alcune caravelle portoghesi che avevano raggiunto la lontana India circumnavigando l'Africa e ne erano ritornate con un prezioso carico di spezie, acquistate direttamente sui mercati d'Oriente; i Veneziani accolsero con stupore e con ansia quella notizia, poiché compresero subito quale minaccia rappresentasse la concorrenza portoghese per il commercio delle spezie, da essi esercitato sino allora monopolisticamente, acquistando il prodotto nei porti del Levante ove era trasportato da mercanti arabi. Le grandi scoperte geografiche della fine del secolo XV, da un lato con il reperimento d'una via verso le Indie che aggirava le posizioni arabo-turche del Mediterraneo, dall'altro con la scoperta d'una via occidentale (che ben presto si rivelò quale scoperta d'un altro continente), avviarono – come è noto – un profondo rivolgimento delle correnti dei traffici mondiali; il Mediterraneo, sino allora al centro degli interessi politici ed economici mondiali e fattore perciò della prosperità degli Stati italiani, in primo luogo delle Repubbliche protese sul mare, vedrà ridurre sensibilmente il suo ruolo.

Un diarista veneziano, Girolamo Priuli, così annota l'impressione provocata nella città lagunare dalle notizie giunte da Lisbona: «tuta la citade se ne risentite grandemente et chadauno rimaxe stupefatto et fo tenuto questa nova per li sapienti che la fusse la peggior nova, che mai la Repubblica Veneta potesse aver abuto» ³⁾. Si tardò tuttavia a provve-

²⁾ CHARLES-ROUX 1901, vol. I, p. III.

³⁾ La citazione è tratta direttamente da *I diarii di Girolamo Priuli* (AA 1499-1512), nuova edizione a cura di R. Cessi, vol. II, Bologna 1933, p. 156; sulle

dere in qualche modo alla grave minaccia; soltanto il 5 dicembre 1502 i Dieci, potentissimo organo del Governo di Venezia, esaminarono con cura la nuova situazione e decisero di creare una speciale Giunta delle Spezie (*Additio Specierum*) di quindici membri, con il compito di approfondire la questione e di proporre possibili rimedi. Si pensò di inviare un emissario, Benedetto Sanudo, presso il sultano d'Egitto, con il compito di rappresentare al governante musulmano la gravità della situazione, anche per i suoi propri interessi, e di convincerlo dunque ad assumere alcune iniziative: «che mandi soi ambascadori a quelli Signori de India... fazendo ogni instantia cum dicti Signori del India che dicti Portogexi non siano acceptadi» (che il sultano d'Egitto inducesse cioè i capi indiani a non commerciare con i Portoghesi) ed inoltre «che le spetie se reducesseno alli pretij che solevano valer li anni avanti», che cioè gli Egiziani ribassassero i prezzi delle spezie per consentire ai Veneziani di contrastare la concorrenza portoghese ⁴).

Nel febbraio 1504 avvenne qualcosa di sconvolgente per la città di Venezia: le galere recatesi nei porti del Levante tornarono vuote, «cosa nova, mai più a li tempi nostri vista» ⁵). Non si trattava più di prospettive sfavorevoli, di timori, ma della constatazione inequivocabile che il commercio delle spezie aveva preso altre strade.

Questa volta ci si mosse prontamente: il consiglio dei Dieci e la Giunta delle Spezie decisero, il 9 marzo, di spedire due emissari, Leonardo da ca' Masser e Francesco Teldi, poi sostituito da Bernardino Giova, rispettivamente a Lisbona e al Cairo ⁶). I responsabili veneziani discussero a lungo le istruzioni per la missione in Levante, definite in termini sostanzialmente analoghi a quelli adottati per la precedente.

notizie dal Portogallo pp. 153-157. Il testo dei Priuli riportato secondo la parafrasi di S. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, tomo IV, Venezia 1855, pp. 460-461, così prosegue: «Imperciocché riconoscendosi essere Venezia pervenuta a sì alto grado di riputazione e di ricchezza solo pel commercio del mare e per la navigazione, onde conducevasi ogni anno grande quantità di spezie, che i forestieri concorrevano poi ad acquistare e per la presenza loro e per il traffico recavano utilidade immensa, ora per questo nuovo viaggio le spezie sarebbero dalle Indie condotte a Lisbona, ove ungheresi, tedeschi, fiamminghi, francesi si recherebbero ad acquistarle, potendo colà averle più a buon mercato».

⁴) Il testo delle istruzioni date al Sanudo è pubblicato da FULIN 1871, pp. 185-189; le nostre citazioni dalle pp. 187 e 188.

⁵) Vedi BARATTA 1925, p. 7.

⁶) Le istruzioni per la missione di F. Teldi al Cairo vennero pubblicate da S. ROMANIN, *op. cit.*, pp. 535-540.

Nella bozza, però, dell'istruzione al Giova, conservata in archivio, appare un lungo paragrafo, cancellato poi nel testo definitivo. Secondo questo passo l'inviato veneziano doveva suggerire al sultano d'Egitto il progetto di taglio dell'istmo di Suez:

«far una cava dal mar rosso che mettesse a drectura in questo mare de qua, come altre volte etiam fo rasonado de far» ⁷⁾).

È da rilevare che si parlava di un canale «a drectura», cioè di un collegamento diretto, non del ripristino dei collegamenti attraverso l'istmo già attuati nell'antichità, e di qualcosa di cui già «altre volte» si era discusso, un progetto dunque a lungo vagheggiato e meditato. All'emissario si raccomandava molto di trattare la questione con il sultano con grande cautela, e di introdurre il discorso non subito «in la prima audientia», ma con parvenza di occasionalità («cum grande dexterità et a qualche bon proposito») per non tradire tutto il drammatico interesse che in esso invece la Repubblica adriatica aveva ⁸⁾.

È dunque stabilito che agli inizi del Cinquecento era presente a Venezia l'idea di un canale diretto fra il Mar Rosso e il Mediterraneo. Perché poi ci si trattenne dal parlarne ai governanti egiziani? Gli storici suggeriscono diverse motivazioni, sostanzialmente convergenti: il timore di non riuscire a mantenere la nuova via sotto l'esclusivo controllo veneto-egiziano e di suscitare sospetti e ostilità contro Venezia («Fosse timore, fosse gelosia, fosse insieme l'uno e l'altro motivo, fatto è ch'essi non l'hanno proposta», concluse il Fulin in proposito) ⁹⁾.

Negli anni seguenti Venezia si trovò di fronte a gravi pericoli per la sua stessa posizione nel quadro dell'equilibrio degli Stati italiani e non poté certo dedicare particolare impegno al problema del commer-

⁷⁾ FULIN 1871, pp. 193-197; la citazione, da pag. 195, così prosegue: «la qual cava se potria assegurar a luna et laltra bocha cum do forteze per modo che altri non potrian intrar nè ussir, salvo quelli volesseno el sig. Soldan».

⁸⁾ *Ibidem*. Si aggiunge, fra l'altro: «Tu debi dir che molti de qui recordano essa cava, monstrando più presto de refferir la opinion de homeni periti in simel cosa che alcuno fermo nostro obiecto et ricordo, azio el prefato Soldan non prendesse alcuna ombra che fassamo tal richiesta a nostra particular utilità et danno del sig. Soldan, o pericolo del stado suo».

⁹⁾ FULIN 1871, pp. 197-198, con ulteriori informazioni. Tutta la vicenda concernente Venezia è ricostruita, senza ulteriori apporti, da CHARLES ROUX 1924, pp. 163-165; un cenno all'interessamento della Spagna e della Francia al Levante, fra il 1501 e il 1512, alle pp. 165-166.

cio d'Oriente; nel 1510 venne eletta una nuova Giunta delle Spezie, ma il progetto del canale non fu più riproposto: la Serenissima, che nel 1512 rinnovò un trattato di commercio con l'Egitto ¹⁰⁾, sembra rassegnarsi alla perdita del predominio, mentre con il passare degli anni constata che il vantaggioso commercio delle spezie in certa misura almeno continua a percorrere la via del Mediterraneo e resta nelle sue mani. «Verso la metà del secolo XVI – ha scritto Gino Luzzatto – la vecchia via delle spezie si rianima e prospera; la via preferita è quella del Mar Rosso... In misura minore, ma sempre considerevole, le spezie e gli altri prodotti orientali, arrivavano per la via del Golfo Persico e del deserto di Siria a Damasco ed Aleppo...» ¹¹⁾.

Nella storia delle idee e dei progetti per il collegamento fra i due mari si inserisce un intervento, che ci è però noto in termini piuttosto vaghi, d'un viaggiatore dal nome illustre, Sebastiano Caboto figlio di Giovanni. Nel 1522 in un colloquio a Madrid con Gaspare Contarini, ambasciatore di Venezia, Caboto si confermava in grado di indicare una via segreta per arrivare da Venezia alle Indie senza passare attraverso lo stretto di Gibilterra; d'un suo disegno in tal senso egli aveva in precedenza fatto giungere notizia al governo della Repubblica tramite un certo Geronimo raguseo. Nel colloquio con il diplomatico Caboto non volle tuttavia far alcun cenno circa il progetto al quale alludeva, replicando più volte che ne avrebbe parlato direttamente ai governanti di Venezia; la via di Caboto verosimilmente altro non era che il taglio dell'istmo che i responsabili della Serenissima avevano già preso in considerazione e accantonato. La questione non ebbe seguito; nell'aprile 1526 Caboto partiva per le Indie per conto della Spagna, di cui era al servizio ¹²⁾. La serietà e il contenuto effettivo della proposta cabotiana restano per noi del tutto oscuri; ma è molto probabile che il progetto –

¹⁰⁾ FULIN 1871, pp. 198-199.

¹¹⁾ G. LUZZATTO, *La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà*, in «Archivio Veneto», LXXXIV, 1955, pp. 162-181; le citazioni dalle pp. 169 e 170. Sulla stessa linea si era espresso in precedenza, fra gli altri, F.C. LANE, *The Mediterranean Spice Trade. Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, in «American Historical Review», XLV, 1940, pp. 581-590.

¹²⁾ BARATTA 1925, pp. 11-14, che si rifà a BULLO 1870, FULIN 1871, S. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, tomo V, Venezia 1856, pp. 378-383; F. TARDUCCI, *Di Giovanni e Sebastiano Caboto, Memorie raccolte e documentate da F.T.*, Venezia 1892.

se non si trattava, come sembra, del taglio dell'istmo di Suez – non avesse alcun fondamento.

Del progetto del taglio dell'istmo tornano a parlare nei decenni seguenti alcuni autori mentre, secondo alcune testimonianze, le autorità musulmane intrapresero il ripristino dell'antico tracciato di comunicazione fra i due mari.

Il veneziano Luigi Roncinotto, che per molti anni aveva viaggiato in Levante quale agente commerciale del nobile Domenico Priuli e si era poi spinto attraverso l'Arabia e la Persia sino all'India, nel suo *Viago de Colocut* riferisce che nel 1529 trovandosi nella zona dell'istmo di Suez vide un grandioso scavo in corso:

...Ed andai poi al Pelusio, nel qual luogo ritrouai uinti mila guastatori ch'erano posti a cauar una fossa, la qual diceano anticamente essere stata fatta da gli gloriosi Romani; la quale è miglia sessanta italiani: & dicesi, che per detta fossa, dal mar rosso, nel Nilo, & fino in Alessandria, in Italia uenivano le carauelle d'India, cariche di specie. Io vidi nel cauamento di detta fossa, molti soprastanti, & si hauea già cavato da miglia vinti. Fui etiam... ¹³⁾»

In occasione di un viaggio successivo, si affacciò sulla riva dell'istmo che dà sul Mar Rosso e vide all'opera molti

«ingegneri mandati dal signor Turco, li quali guardauano una fossa; che per quanto intesi, anticamente dal mar rosso s'andaua nel Nilo: la qual fossa era sessanta miglia italiani longa, et cento piedi larga; & gli habitati di quelli luoghi, mi affirmauano detta fossa essere stata principiata da gli antichi Ptolomei Re di Egitto; ma poi non compita, temendo che per quella il mar rosso non somergesse l'Egitto. Il gran signor Ottomano adunque continuaua la cauazione della fossa predetta; acciò le carauelle cariche di specie potessino uenire dell'India de longo in Alessandria: & de lì in Costantinopoli; & a questa opera ci erano all'hora, da dodeci mila guastatori, che sollecitauano di cauar la detta fossa ¹⁴⁾».

¹³⁾ La nostra citazione è ripresa da BARATTA 1925, p. 18. *El Viago de Colocut* venne pubblicato a Venezia nel 1539 e poi inserito nella raccolta di Aldo Manuzio, *Viaggi fatti da Vinetia alla Tana, in Persia, in India, et in Costantinopoli*, in Vinegia, 1545.

¹⁴⁾ BARATTA 1925, pp. 18-19.

Si sarebbe cioè trattato di un lavoro di ripristino del canale, iniziato forse dai Tolomei e portato a termine dall'imperatore Traiano, dal quale aveva preso il nome di *amnis Traianus* ¹⁵⁾. Qualcuno però ha dubitato della veridicità o per lo meno dell'esattezza delle predette affermazioni del viaggiatore veneziano, che in verità più volte nel suo testo incorre in errori e imprecisioni gravi. Sembra d'altronde strano che non vi sia alcun'altra testimonianza d'una impresa così imponente e durata per anni ¹⁶⁾.

In ogni caso il veneziano, che dall'Estremo Oriente era tornato a Lisbona attraverso la lunga via del Capo di Buona Speranza, ribadisce il vantaggio d'un collegamento diretto marittimo attraverso l'istmo di Suez: «se 'l fusse possibile intrare per il Mar Rosso e venir nel Mar Mediterraneo, la navigazione saria molto più breve che per il Mare Oceano» ¹⁷⁾.

Che i governanti d'Egitto e di Turchia abbiano pensato e tentato nel corso del Cinquecento di ripristinare una comunicazione fra Mediterraneo e Mar Rosso ci è peraltro testimoniato da altre fonti con riferimento agli ultimi decenni del secolo.

In una relazione sul *Viaggio dell'Egitto e dell'Arabia, del Mar Rosso et del Monte Sinai*, redatta intorno al 1576 dal viaggiatore e poligrafo Filippo Pigafetta, vi è un cenno al tentativo del turco Sinàn Bassà, l'ammiraglio del sultano Selim

«di scavare una gran fossa a fine di condurre più lesto, et con più corta strada le artiglierie, i legnami, le munitioni da guerra, et le altre cose al Suez, né prima (come hora si fa) scaricarle in Alessandria, et d'indi menarle al Cairo su per il fiume, et di là per terra al Suez» ¹⁸⁾.

È interessante rilevare che il viaggiatore vicentino confuta la credenza, generalmente accolta, nel dislivello esistente fra i due mari e la

¹⁵⁾ Sui precedenti del Canale nell'antichità vedasi CALDERINI 1940.

¹⁶⁾ Il dubbio è condiviso da CHARLES ROUX 1924, p. 168.

¹⁷⁾ Riprendiamo la citazione – che così prosegue: «e questo la Signoria Vostra potrà facilmente con il suo prudente giudizio, oculata fide, conoscer sopra 'l mapamondo» – da G. LUCCHETTA, *Viaggiatori e racconti di viaggio nel Cinquecento*, in *Storia della cultura veneta*, parte 3^a, *Dal primo Quattrocento al Concilio di Trento*, vol. II, Vicenza 1980, p. 446; sul Roncinotto pp. 444-446.

¹⁸⁾ Sulla relazione del Pigafetta vedi MAGNAGHI 1910; sulla questione del Canale pp. 297-301, la citazione da p. 299.

definisce «pietosa inventione», mentre attribuisce l'abbandono dell'impresa da parte turca alle dimensioni dell'onere finanziario e alle molteplici difficoltà ¹⁹⁾).

Un decennio più tardi, sempre in campo turco, si tornò a pensare – e questa volta ne siamo informati con precisione – alla possibilità del taglio dell'istmo di Suez; fu ad opera d'un uomo di grande potere nella seconda metà del Cinquecento, l'ammiraglio Uluğ 'Alī, allora capo della flotta ottomana.

L'avventuroso personaggio – il cui nome è stato variamente mutato nelle fonti occidentali, da Ulucciali ad Occhiali – era un calabrese di nascita; condotto a Costantinopoli da giovane, vittima d'una incursione corsara, e fattosi musulmano, si era dato egli stesso con grande fortuna all'esercizio della corsa; designato pascià di Tripoli e poi di Algeri, dopo la sconfitta turca di Lepanto (1571), era stato nominato capo supremo della flotta ottomana, con il difficile compito di ricostruirne – come egli fece – le forze e le fortune ²⁰⁾.

Nel luglio 1586 l'ambasciatore francese a Costantinopoli, Savary de Lancosme, scrisse al re Enrico III che Uluğ 'Alī si era recato in Egitto per «una impresa che mi sembra impossibile o per lo meno difficilissima, cioè di aprire un canale dal Cairo ad una città che si chiama Suez sulla punta del golfo del Mar Rosso», così da consentire, attraverso il Nilo, una diretta comunicazione fra il Mediterraneo e quel mare; nella lettera si forniscono altri particolari circa le motivazioni e le modalità del progetto (per il quale si prevedeva di impiegare centomila uomini, quarantamila asini e dodicimila cammelli) e si accennava anche al fatto che «il sultano Solimano aveva avuto questo disegno e tuttavia, dopo averlo iniziato, l'aveva abbandonato» ²¹⁾).

La stessa notizia la trasmetteva in quei giorni da Costantinopoli a Venezia l'ambasciatore Lorenzo Bernardo; egli affermava che i Turchi

«...sono entrati in opinione che non ci sia altro rimedio, che ricavar quell'alveo che altre volte dai Re d'Egitto era stato fatto, il quale inco-

¹⁹⁾ IDEM, pp. 300-301; Pigafetta conclude che l'impresa sarebbe utilissima ma che «non sia in grado della Maestà di Dio, il congiungere le cose dalla natura separate».

²⁰⁾ Su Uluğ 'Alī vedi S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino 1964, pp. 350-358 e 476-477 (bibliografia).

²¹⁾ CHARLES-ROUX 1924, pp. 175-179, che si basa sul dispaccio pubblicato nelle *Negotiations de la France dans le Levant*, a cura di E. Charrière.

minciando dal porto di Damietta sopra il nostro Mar Mediterraneo, traversando per 150 miglia incirca di paese, passava nel Mar Rosso al porto di Suez, pel quale comodamente si possa condur galee da questo in quel mare e con facilità».

Si trattava cioè di una comunicazione diretta fra i due mari ²²⁾.

Il governo veneziano informò, a sua volta, il proprio ambasciatore a Roma, Giovanni Gritti, con incarico di riferire al papa Sisto V; dopo il colloquio il diplomatico veneziano così scrisse, il 23 agosto:

«Soggiunge poi Sua Santità che della fossa, che conduceva dal mar Mediterraneo al mar Rosso, i Re d'Egitto ne avevano voluto la prova, ma che non era riuscita per due cause; l'una perché il Mar Rosso, che è più alto dell'Egitto, con questo adito haveria potuto sommerger l'Egitto: l'altra perché l'acqua del mar Rosso haveria fatto salsa l'acqua del Nilo, che solo acqua dolce serve all'uso di tutto l'Egitto» ²³⁾.

Il pontefice, come si vede, ribadiva il tradizionale convincimento sul dislivello dei due mari, pregiudiziale impedimento all'attuazione d'un loro diretto collegamento.

Quanto ai Turchi invero egual timore per il dislivello fra i due mari, la considerazione dell'eccessivo onere di spesa e forse anche il dubbio che la facilità di penetrazione nel Mar Rosso potesse costituire una minaccia per i luoghi santi dell'Islàm, non lontani dalla riva orientale del Mar Rosso, fecero sì che il progetto venisse abbandonato, come riferiva in agosto al suo re l'ambasciatore di Francia e confermava il mese dopo il rappresentante di Venezia, con queste parole:

«...il capitano del mare, avendo presa particolare informazione circa il far quel taglio, pel quale si possi traghettar armata da questi nostri mari nel mar Rosso al Suez, trova che vi sono infiniti pericoli e difficoltà in poterlo eseguir, perché oltre il danno che apporterebbe al Cairo ed a tutto quel paese che è inondato dal Nilo, dicono anche per i venti la sabbia facilmente atterreria il cavamento che fosse fatto, dal che del tutto ha lasciato da parte questo pensiero» ²⁴⁾.

²²⁾ Il dispaccio del Bernardo, in data 28 luglio 1586, in BULLO 1870, p. 6 e BARATTA 1925, p. 15.

²³⁾ BULLO 1870, p. 7 e BARATTA 1925, p. 15.

²⁴⁾ Il passo della lettera del Bernardo in data 17 settembre è riportato da BULLO 1870, p. 11 e citato da BARATTA 1925, p. 16, con qualche imprecisione; le lettere

L'idea comunque sul finire del secolo era stata ripresa dai Turchi e non dai Veneziani o dal papa, come hanno erroneamente affermato alcuni storici e ripetuto altri ²⁵).

Nella storia del Canale qualcuno ha inserito anche il nome d'un filosofo illustre, Gottfried Wilhelm Leibniz; il multiforme pensatore tedesco si è invero interessato all'Egitto, al suo ruolo strategico nei traffici mondiali – l'Olanda dell'Oriente, lo definisce – ma non ha fatto alcun cenno esplicito all'antico o ad un nuovo collegamento fra le acque dei due mari. Nell'utopico scenario di politica internazionale ideato dal Leibniz fra il 1671 e il 1672, le ambizioni di espansione di Luigi XIV si sarebbero dovute rivolgere all'Egitto appunto, distogliendo così la minaccia di conquista dall'Olanda, con beneficio della sicurezza degli Stati tedeschi; per incitare il Re Sole all'additata conquista il filosofo illustrò in diversi scritti, più o meno estesi, la prosperità e l'importanza politico-strategica dell'Egitto e, per contro, la facilità di successo dell'impresa.

«Ma il reddito dell'Egitto – affermò nel *Breviarium*, il più succinto degli scritti pertinenti al *Consilium Aegyptiacum* – non è che un'inezia, a paragone di quello che la Francia potrebbe percepire da una regione di tanta importanza, diventando sola arbitra, se soltanto stringerà società con i Portoghesi, dei commerci con l'Oriente, che sono i più proficui del mondo. Chi infatti farebbe ancora, per quelli, il periplo del capo di Buona Speranza quando tutti i prodotti giungessero più presto e più facilmente attraverso l'Egitto?» ²⁶).

dell'ambasciatore francese a Costantinopoli, del 6 e 20 agosto, sono menzionate da BARATTA 1925, pp. 17-18, che le trae da CHARLES-ROUX 1901, p. 50 (sulla questione ai tempi di Sisto V, pp. 47-50), a sua volta debitore di H. DE GRAMMONT, *Un pacha d'Alger précurseur de M. de Lesseps*, Alger 1888.

²⁵) Su questo punto v. BARATTA 1925, p. 14, che fa riferimento a quanto, a proposito di Sisto V, afferma L. RANKE, *Histoire de la Papauté pendant le seizième et dix-septième siècle*, Paris 1848, t. II, p. 314.

²⁶) La nostra citazione è tratta dal *Breviarium* inserito nella edizione italiana a cura di V. MATHIEU degli *Scritti politici e di diritto naturale*, Torino 1965, p. 372. L'insieme degli scritti concernenti l'Egitto li abbiamo esaminati nell'edizione dell'Accademia prussiana delle Scienze, a cura di P. RITTER, *Politische Schriften*, vol. I (1667-1676), Darmstadt 1931, pp. 217-410; lo scritto più lungo ed articolato è la *Iusta Dissertatio*, pp. 267-382, seguita dal *Breviarum* (pp. 383-399). Precise informazioni filologico-bibliografiche nella citata antologia italiana, pp. 73-75. Su Leibniz v. CHARLES-ROUX 1901, pp. 66-71, con il testo della 'lettera' al re francese.

L'interessata esortazione del filosofo non fu ascoltata, e verosimilmente non fu neanche conosciuta, dall'ambizioso e potente re di Francia; ad attuarla, oltre un secolo più tardi, sarà un generale della grande Rivoluzione.

A poca distanza di tempo dallo scritto di Leibniz un ben meno illustre ma non del tutto oscuro studioso di questioni fisiche e matematiche, il gesuita Francesco Schinardi, pronunciò all'Accademia fisico-matematica di Roma, nel 1680, un *Discorso sopra il taglio dello stretto di terra fra il Mar Rosso e il Mediterraneo*. Come già il Pigafetta, il religioso sostiene che non esiste, come generalmente si riteneva, un dislivello a favore del Mar Rosso, e che invece la vera difficoltà dell'agibilità del canale è costituita dalle «arene volanti», dallo spostarsi cioè, per il vento, di dune sabbiose nella zona dell'istmo le quali facilmente avrebbero potuto insabbiare il canale ²⁷).

Dalla fine del Seicento e sino ad oltre la metà del secolo seguente non sembra vi siano stati rilevanti contributi di idee o tentativi pratici per ripristinare un diretto collegamento fra i due mari o per attuarne uno nuovo.

Un giovane mercante veneziano, Carlo Rossetti, conquistata la fiducia di 'Alī Bey, governatore d'Egitto dal 1766 al 1773, sembra gli abbia suggerito di conquistare Gedda per farne, come in effetti avvenne nel 1769, un deposito delle merci provenienti dall'India; il progetto, secondo le parole del noto viaggiatore francese Volney, mirava inoltre a «faire abandoner le trajet par le Cap de Bonne Espérance et lui substituer l'ancienne route de la Méditerranée et de la Mer Rouge»; si trattava dunque di ripristinare «l'antica via» attraverso i canali del Nilo ²⁸).

²⁷) BARATTA 1930, pp. 30-32. Il *Discorso* venne inserito in una raccolta dal titolo *Lettera al signor Francesco Redi nella quale si contengono alcuni discorsi fisicomatematici*, Roma, 1681. Il testo venne ripubblicato con qualche modifica e con il titolo *De sectione Isthmi inter Mare Rubrum et Mediterraneum. Lectio habita anno 1680*, nel volume *De impetu. Tractatus duplex...*, Romae 1684.

All'esistenza del dislivello fra i due mari attribuiva un certo credito B. VARENIUS, *Geographia generalis...*, Amstelodami 1650; nella *propositione* 5 del cap. XIII discute appunto la questione *An Oceanum ubique sit eiusdem altitudinis?* La diversità di livello dei mari è ritenuta tra le cause che indussero alla rinuncia i governatori dell'Egitto e i sultani turchi, ma insieme all'eccesso dell'onere e al timore che i Cristiani ne traessero maggior vantaggio e, peggio ancora, arrivassero a minacciare i luoghi sacri dell'Islàm.

²⁸) C.F. VOLNEY, *Voyage en Syrie et en Egypte, pendant les années 1783, 1784 et 1785...*, t. I, Paris, 1789, pp. 105 (cenno sul Rossetti) e 111-112 (sul ripristino della

L'ipotesi di una via marittima che unisse i due mari utilizzando canali scavati dalle acque del Nilo è ripresa in considerazione da un esperto di idraulica e di scienze matematiche, il veronese Anton Maria Lorgna, benemerito per studi e progettazioni per la sistemazione di diversi fiumi della regione veneta. Il suo interessamento per il canale egiziano ci è testimoniato, molto succintamente pur se con elementi di grande interesse, da alcuni appunti, databili intorno al 1775, rinvenuti fra le sue carte per le sollecitazioni di un amico del Negrelli ²⁹). Ne riportiamo integralmente il primo:

«Notizie da ricercar al Console del Cairo

Se possa trovar memorie che parlino dell'antica comunicazione.
Se si conservino memorie arabe e di operazioni fatte sotto di essi.
In che stato siano gli antichi canali interruti.
Saper a Suez, o in altro posto, quanto è alto il flusso del mare.
Mettere un barometro al Cairo al pelo del Nilo, un altro al pelo del Rosso.

Conoscere la maggior profondità del Nilo all'imboccatura, e lungo il corso fino al Cairo e verso Busestris (Busiri).

Che natura di terreno si trova lungo i canali.

Che porto è quello di Suez, se v'abbia migliori porti sul Rosso, ove sboccar co' canali.

Quante miglia è lontano il Cairo dal mare Mediterraneo; che bastimenti vengono al Cairo.

Quanto si paga un operaio al giorno in moneta veneta».

Lo studioso veronese si proponeva dunque di richiedere al console veneziano al Cairo molteplici dati che gli consentissero uno studio di «fattibilità», come diremmo oggi, sia sotto il profilo tecnico che sotto quello finanziario (per questo voleva conoscere il costo della giornata lavorativa d'un operaio).

«antica via»). Su Volney si veda CHARLES-ROUX 1901, pp. 117-120, che non menziona però il Rossetti.

²⁹) Esaurienti notizie sul Lorgna nei diversi contributi della raccolta che contiene il saggio di STEGAGNO 1937, concernente la questione specifica del canale di Suez. Alcune indicazioni bibliografiche in BARATTA 1930, p. 32.

Come dettagliatamente Stegagno illustra, gli appunti del Lorgna vennero editi in una pubblicazione per nozze: V.B. *Nelle faustissime nozze Suman-Cristina*, Padova 1870, sulla scorta della trascrizione fattane nel 1866 dal sacerdote Cesare Cavattini, direttore della Civica Biblioteca di Verona, sollecitato dal naturalista Pietro Paolo Martinati.

L'altro appunto, *Memorie per la comunicazione del Mar Rosso*, contiene sommarie indicazioni bibliografiche, di opere da consultare, l'annotazione di un'eventuale visita in Egitto («Se mai S. diventa Gran Maestro, io vado a Malta, e di là passo in Egitto» ³⁰), l'idea, infine, che il finanziamento dell'impresa potesse venir sottoscritto, in determinate proporzioni, fra i diversi Stati beneficiari («Per caratto di nazione dividere la spesa del Canale»); idea questa precorritrice in certo modo di quanto effettivamente avverrà un secolo dopo.

Il progetto meditato dal Lorgna è da lui stesso così riassunto:

«La mia proposta si riduce a dividere in due rami il Nilo: uno in Mediterraneo, e l'altro nel Golfo Arabico.

Di unire tutte le diramazioni del Nilo parziali ne' due rami suddetti, di regolare, rettificare i due alvei, perché abbiavi sempre navigazione libera.

Intendo, se sarà possibile, che il nuovo alveo sia diretto in modo che serva alla più tarda operazione, cioè alla congiunzione effettiva e immediata de' due mari. Per l'altro ramo al Mediterraneo desidero che sia escavato un canale di poche pertiche, e in tempo del Nilo pieno sia lasciato libero il Nilo pel nuovo canale, sì che lo allarghi e scavi quanto vuole. In tempo d'acque magre sia intestato di terra, perché le acque sieno raccolte nel tronco maestro. Questo canale sarà un vero Euripo, in cui si manterrà l'escavazione eccellentemente ³¹)».

Dal Pigafetta al Lorgna, e più tardi al Ghedini, di cui diremo, sino poi al definitivo progetto del Negrelli, l'apporto degli Italiani alla lunga storia della progettazione e attuazione del Canale è stato, si può dire, eminentemente tecnico ed invero, come ha avuto occasione di porre in evidenza uno studioso che ci è caro ricordare, il progetto dell'ingegnere trentino è basato su concezioni ed esperienze tecniche tipicamente italiane ³²). I Francesi da parte loro, prima ancora che Ferdinand de Lesseps affrontasse con successo la realizzazione pratica della grandiosa impresa, ne avevano più di altri considerato e dibattuto gli aspetti politico-diplomatici, a preferenza o accanto a quelli propriamente tecnici.

³⁰) Con l'iniziale S. sarebbe stato indicato, secondo l'opinione del Cavattini (vedi STEGAGNO 1937, p. 119) il marchese Michele Sagramoso, di Verona, Bali dell'Ordine di Malta, che nell'elezione del 1775 sarebbe potuto diventare Gran Maestro; l'indicazione consentirebbe di datare l'appunto al 1775.

³¹) Il testo è ripreso da STEGAGNO 1937, pp. 119-120.

³²) Vedi F. BONO 1955.

Ciò appare ovvio se si considera che dal Seicento in poi è certamente la Francia la potenza europea più impegnata nel quadro politico internazionale del Mediterraneo orientale; in relazione alla rivalità con la Gran Bretagna, elemento che nella seconda metà del Settecento assume carattere prioritario nella politica estera francese, le vie di collegamento con l'India, vasto campo di confronto, rivestono il massimo rilievo ed attirano dunque costante attenzione.

Specialmente nell'ultimo quarto del Settecento si susseguono numerosi i *mémoires* inviati al Ministero degli Esteri francese da attenti diplomatici, da abili mercanti, da fantasiosi avventurieri ³³). Così, fra gli altri, nel 1774 il marsigliese Louis de Laugier, il quale suggerisce una missione segreta per studiare il progetto d'un efficiente collegamento attraverso il ripristino dell'antico canale ³⁴), nel 1777 il cavaliere di Montigny, al quale era stata affidata con molta segretezza una ricognizione sul posto, e negli anni seguenti lo stesso Mure, console generale di Francia al Cairo ³⁵).

Nello stesso anno (1777) si recò in Egitto, per espresso incarico delle autorità governative francesi, il barone de Tott, esperto conoscitore del Levante. Con alcuni collaboratori raccolse precise informazioni sul Paese e in particolare sulla regione di Suez, in vista d'un progetto di conquista. Tornato in Francia, presentò nel 1779 al ministro della Marina una voluminosa memoria, nella quale poneva in risalto la possibilità di rianimare, sotto il controllo francese, le correnti di traffico dall'India verso il Mediterraneo ³⁶).

Qualche anno più tardi, nel 1782, il barone de Waldner, di cui sappiamo ben poco, presentò al ministro degli Esteri francese, conte di Vergennes, un progetto piuttosto meditato e circostanziato per l'apertura d'un canale diretto fra il Mediterraneo e il Mar Rosso; la questione del canale era peraltro inserita – come era tipico di coloro che si

³³) Per questa attenzione francese si veda specialmente CHARLES-ROUX 1925.

³⁴) CHARLES-ROUX 1925, pp. 415-418. Il *mémoire* è indirizzato da Madrid in data 7 dicembre 1774 al ministro degli Esteri.

³⁵) *Ibidem*, pp. 439-442.

³⁶) CHARLES-ROUX 1925, pp. 443-446. Il barone F. de Tott, *Mémoires sur les Turcs et les Tartares...*, Paris, 1786, parte IV, pp. 46-48, a proposito del canale afferma «Sultan Moustapha, dont l'esprit commençait à s'éclairer, m'a fait faire un travail sur cet objet important, dont il reservait l'exécution à la paix», ma senza ulteriori precisazioni.

rivolgevano ai governanti francesi – in un piano più vasto politico-diplomatico. Il *Plan pour la construction du canal de Sirbonide à Suez* non costituisce invero se non uno degli otto rapporti di cui è composto il poderoso e ben complesso *mémoire* presentato dal barone de Waldner e intitolato *Projet sur un traité d'union et de garantie territoriale en Asie et en Afrique, entre la France et la République de Hollande, et traité de commerce avec la République de Venise pour la mer Méditerranée, compromis avec la Porte ottomane, partage au besoin de terres ottomanes tant en Europe, en Asie qu'en Afrique*³⁷⁾.

Il piano del Waldner si fondava, in sostanza, su un'alleanza della Francia con Venezia, in vista dell'occupazione della costa arabica del Mar Rosso, e con l'Olanda per la tutela dei rispettivi interessi nelle Indie e in America. Si intendeva peraltro coinvolgere anche l'Impero turco, che avrebbe visto svolgersi più agevolmente il pellegrinaggio dei musulmani alla Mecca.

Quanto al progetto specifico v'era anzitutto la fondamentale scelta del tracciato diretto, per una lunghezza di 28 leghe, 8 delle quali ricavate dall'antico canale faraonico a partire dal lago Sirbonide, più ad est dunque del Pelusio, sino a Suez; diverse obiezioni erano respinte con osservazioni e intuizioni intelligenti. Quanto alla manodopera si suggeriva di impiegare «i vagabondi o popoli erranti», cioè i nomadi beduini, in numero di diecimila, con turni di quattro giorni, con l'adozione di alcune misure, ai nostri occhi certamente di costrizione, che in sostanza verranno più tardi applicate negli effettivi lavori di costruzione³⁸⁾. I lavori, della durata prevista di un anno e cinque mesi, sarebbero stati condotti «à frais communs» e, una volta realizzato, il canale sarebbe stato tenuto sotto efficace protezione militare. Al di là degli aspetti

³⁷⁾ Su tutto il piano del Waldner CHARLES-ROUX 1925, pp. 423-431. Gli altri *cahiers* si intitolavano: «Plan sur le commerce de l'Inde et de l'Arabie; conquête de l'Arabie et opérations du corps de troupes avancé; considérations pour la Porte Ottomane; considérations pour la République de Hollande; considérations pour la France; considérations vis-à-vis des puissances maritimes et sur la paix qui vient de se faire; histoire naturelle de l'Arabie et de l'Yemen et commerce de ces deux pays».

³⁸⁾ «Il faudrait – scriveva, fra l'altro – tenir ces familles dans des bâtiments négriers sur la mer Rouge ou sur des bâtiments de transport, en construisant pour eux seuls une maladrerie sur les bords de Suez, près les Fontaines» (CHARLES-ROUX 1925, p. 428, che aggiunge parafrasando: «Sur les lieux des travaux, on casermerait les ouvriers dans des baraques, barricadées le soir pour la sûreté. On les nourrirait et les vêtirait»).

tecnici ed organizzativi dello scavo del canale, l'insieme del piano diplomatico-militare era «aussi vaste que confus et chimérique» e non trovò alcun seguito ³⁹⁾).

L'importanza dei traffici attraverso Suez e l'eventualità di rendere più agevole quella via commerciale tornano sempre più di frequente in memorie e progetti diplomatico-militari francesi degli anni seguenti ⁴⁰⁾. Il 10 gennaio 1785, a conclusione di abili negoziati condotti dall'ambasciatore Choiseul-Gouffier, un trattato con Murād Bey, governante dell'Egitto, assicurava al commercio francese migliori condizioni, competitive con quelle di cui godevano gli Inglesi. L'accordo del 1785, sostanzialmente confermato con il bey Ismā'il nel giugno 1787, ed altre espressioni dell'interessamento francese verso l'Egitto costituiscono gli immediati precedenti della spedizione napoleonica, alla cui progettazione certamente contribuirono ⁴¹⁾.

Negli anni e nel clima della Rivoluzione francese un patriota napoletano, Matteo Galdi, profugo a Milano, in una riflessione a proposito *Dei rapporti politico-economici fra le nazioni libere* (1796), sottolineò il potenziale ruolo dell'Italia nel commercio del Levante e nell'espansione verso l'Africa. In questa cornice s'inserisce l'affermazione che «l'apertura sempre ideata e sempre tentata invano dell'Istmo di Suez, allora presenterebbe minori difficoltà» ⁴²⁾.

Con la spedizione francese l'Egitto venne aperto, come è ben noto, ad una conoscenza europea estesa e scientificamente fondata ed insieme ad un processo di profondo rinnovamento; in questo lungo processo, dal quale deriverà la precoce modernizzazione dell'Egitto rispetto agli altri Paesi arabi, si inserisce il progetto, in termini tecnologicamente adeguati, del taglio dell'Istmo di Suez. Siamo ampiamente informati sugli studi e le diverse iniziative già dei primi decenni del secolo per la definizione e l'attuazione del progetto ⁴³⁾, in particolare a partire dall'appassionato interessamento dei Saint-Simonisti nei riguardi della grandio-

³⁹⁾ *Ibidem*, p. 429.

⁴⁰⁾ *Ibidem*, p. 431 e pp. 551-557.

⁴¹⁾ Sul trattato del 1785 e gli sviluppi successivi, *ibidem*, pp. 557-618.

⁴²⁾ La nostra citazione è ripresa da SAMMARCO 1943, pp. 34-35, che fornisce alcune indicazioni bibliografiche sul Galdi; fra gli altri si veda F. BORLANDI, *Italia e Mediterraneo nel secolo XVIII*, in «Annali di Scienze Politiche», V, 1932, pp. 38-42.

⁴³⁾ Si veda, fra gli altri, HALLBERG 1931, SAMMARCO 1937, ANCHIERI 1939, ARNOLD 1939, WILSON 1939, LO GIUDICE 1981, ALGARDI 1988.

sa impresa, emblematica espressione dei loro ideali di universalità e di progresso.

Ci sembra dunque inutile ripetere e riassumere. Vogliamo tuttavia almeno ricordare che lo stesso Napoleone Bonaparte, occupata la zona dell'istmo nel dicembre 1798, volle visitarla accompagnato dai membri della Commissione scientifica aggregata alla spedizione; la ricognizione fece identificare per lungo tratto le tracce dell'antico canale e convinse il generale della possibilità di ripristinarlo. Lasciò dunque incarico al capo degli ingegneri, Lepère, di effettuare i necessari sistematici rilievi; nel rapporto, consegnato nel 1803, l'ingegnere francese fornì dati di grande utilità, ma commise l'errore di ritenere, come già un'inveterata tradizione, il livello del Mar Rosso superiore d'una decina di metri al Mediterraneo, il che rendeva necessario un canale indiretto, alimentato dalle acque del Nilo e fornito di chiuse⁴⁴).

Il secolare errore venne infine per sempre confutato nel 1820, mediante più accurate rilevazioni, dall'ingegnere bolognese Gaetano Ghedini, a servizio di Moḥammed 'Alī, come numerosi altri italiani di varie regioni; questo importante accertamento del tecnico italiano – i cui studi andarono purtroppo perduti già ai suoi giorni – servì di base al progetto di Luigi Negrelli⁴⁵).

Per la panoramica ricostruzione dei 'precedenti' del canale di Suez, che ho cercato di offrire quale contributo a questo congresso, mi sono giovato ovviamente di numerosi scritti di altri autori. L'attenzione degli studiosi si è però rivolta con netta prevalenza alle vicende del Canale a partire dai primi decenni dell'Ottocento; i 'precedenti' più lontani, e specialmente quelli dei secoli XVII e XVIII sono stati in confronto trascurati. Gran parte della storiografia sul Canale, anche nelle sue espressioni più autorevoli e dunque preziose per chi intenda tornare sull'argomento, è stata ispirata dall'intento, più o meno consapevole e marcato, di vantare primati o comunque apporti nazionali; primati e apporti che in qualche modo dovevano servire da supporto a posizioni politiche concorrenti.

⁴⁴) Su l'interessamento di Napoleone si veda, fra gli altri, P.G. ELGOOD, *Bonaparte's Adventure in Egypt*, London 1931, pp. 181-185, e SAMMARCO 1943, pp. 39-50 (cap. V, *Napoleone Buonaparte e i primi studi sul canale di Suez*).

⁴⁵) Vedi SAMMARCO 1943, p. 42, con qualche indicazione bibliografica, ma con l'ammissione che sul Ghedini (1792-1872) si avevano, come tuttora si hanno, scarse ed incerte notizie.

Nella sintesi che ho cercato di offrire – rapida e se non altro per questo incompleta e imperfetta – a me è piaciuto per contro scorgere e rilevare la molteplicità e varietà di apporti, di uomini di epoche, culture e Paesi diversi, apporti tutti in qualche misura incidenti nella secolare storia del Canale. Valga anche questo aspetto storico a sottolineare la funzione internazionale del Canale di Suez che oggi vogliamo, credo, ribadire; che esso sia, nella piena sovranità dell'Egitto, strumento e itinerario di collaborazione e di pace fra i popoli.

BIBLIOGRAFIA

Si elencano qui gli scritti più estesamente utilizzati e per la cui citazione nelle note sono state adottate le sigle rispettivamente indicate al termine di ciascuna indicazione bibliografica; sono state aggiunte poche altre principali voci della copiosa bibliografia sulla storia del Canale. Non sono invece riportate le fonti originali e le opere menzionate solo occasionalmente nelle note.

Il tema della presente relazione è stato da me succintamente trattato in precedenza nei seguenti due articoli: *La Repubblica di Venezia e il taglio dell'istmo di Suez*, in «Italiani nel Mondo», XXV, 1969, n. 12 (25 giugno), pp. 21-23; *Il progetto di Luigi Negrelli per il taglio dell'istmo di Suez*, *ibidem*, n. 15 (10 agosto), pp. 21-23. Un terzo articolo si intitolava *L'Italia per la realizzazione del taglio dell'istmo di Suez*, *ibidem*, n. 16-17 (10 settembre), pp. 19-22.

Z.O. ALGARDI, *Luigi Negrelli, l'Europa e il Canale di Suez*, Firenze 1988.

E. ANCHIERI, *Il canale di Suez*, Milano 1939 (2ª ediz.), in particolare pp. 5-16 (cap I, Dal canale faraonico al progetto di Luigi Negrelli).

M. BARATTA, *Venezia ed il taglio dell'Istmo di Suez*, in «La Geografia», XIII, 1925, pp. 3-20 (BARATTA 1925).

M. BARATTA, *Per la storia del taglio dell'istmo di Suez. La rinascita dell'idea*, in «La Geografia», XIV, 1926, pp. 30-42 (BARATTA 1926).

F. BONO, *Il contributo della tecnica italiana al progetto del Canale di Suez*, in «Economia Trentina», IV (1955), n. 6, pp. 64-67, testo della relazione presentata al Congresso per il centenario del progetto italiano per il taglio dell'istmo di Suez (giugno 1955) sul quale vedasi S. BONO, *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, in «Africa», XLIII, 1988, pp. 645-652 (BONO 1955).

C. BULLO, *L'istmo di Suez e il governo della Sublime Porta ottomana sotto il regno di Amurat III*, Rovigo 1870 (BULLO 1870).

- A. CALDERINI, *I precedenti del Canale di Suez nell'antichità*, in «Aegyptus», XX, 1940, pp. 214-231 (CALDERINI 1940).
- F. CHARLES-ROUX, *L'Isthme de Suez et les rivalités européennes au XVI^e siècle*, in «Revue de l'Histoire des Colonies Françaises», XII, 1924, t. XVII, pp. 153-192 (CHARLES-ROUX 1924).
- F. CHARLES-ROUX, *Le projet français de commerce avec l'Inde par Suez sous le règne de Louis XVI*, in «Revue de l'Histoire des Colonies Françaises», XIII, 1925, pp. 411-448 e 551-618 (CHARLES-ROUX 1925).
- J. CHARLES-ROUX, *L'Isthme de Suez Historique-Etat actuel*, Paris, 1901, vol. I (CHARLES-ROUX 1901).
- E. DI NOLFO, *Il problema delle comunicazioni tra India e Gran Bretagna prima dell'apertura del Canale di Suez: l'Overland Route*, in «Economia e Storia», VI, 1959, pp. 164-182.
- R. FULIN, *Il canale di Suez e la Repubblica di Venezia (MDIV)*, in «Archivio Veneto», I, 1871, pp. 175-199 (FULIN 1871).
- A. GIACCARDI - S. CATTAN, *La colonizzazione spagnuola e portoghese nei secoli XVI e XVII secondo i documenti diplomatici veneziani. Venezia di fronte alla colonizzazione spagnuola e portoghese*, in «Rassegna Italiana», s. III, XV, 1932, pp. 278-288.
- CH. W. HALLBERG, *The Suez Canal. Its History and diplomatic importance*, New York 1931.
- G. LO GIUDICE, *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez*, Catania 1981.
- A. MAGNAGHI, *Il Golfo di Suez e il Mar Rosso in una relazione inedita di Filippo Pigafetta (1576-1577)*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», s. IV, XI, 1910, pp. 145-177 e 284-312 (MAGNAGHI 1910).
- A. SAMMARCO, *Les règnes de 'Abbas, de Sa'id et d'Isma'il (1848-1879) avec un aperçu de l'histoire du Canal de Suez*, Roma 1935.
- A. SAMMARCO, *Gli Italiani in Egitto*, Alessandria d'Egitto 1937, pp. 107-124 (cap. VI, *La scienza italiana nella costruzione del Canale di Suez*).
- A. SAMMARCO, *Suez. Storia e problemi. Secondo documenti inediti egiziani ed europei*, Milano 1943, in particolare: pp. 19-25 (cap. III, *Venezia e la prima idea del canale diretto*) e pp. 27-37 (cap. IV, *Il problema di Suez nei secoli XVII e XVIII*) (SAMMARCO 1943).
- G. STEGAGNO, *Il Lorgna e i suoi propositi su di un canale fra il Mar Rosso e il Mediterraneo*, in «Anton Maria Lorgna. Memorie pubblicate...», Verona 1937, pp. 111-122 (STEGAGNO 1937).
- P. TONI, *La repubblica veneta e l'istmo di Suez*, Il Cairo 1933.
- E. VUOLO, *Genio e lavoro italiano per il canale di Suez*, in «Rassegna Sociale dell'Africa Italiana», II, 1939, Pp. 50-60 (*I precedenti storici*).
- E. VUOLO, *Breve storia del canale di Suez (Il contributo italiano alla realizzazione dell'opera)*, Matera 1958 (2^a ediz.).
- A.D. WILSON, *Il canale di Suez. Il suo passato, presente e futuro*, Milano 1939 (trad. ital.; ediz. orig. 1933).

LA VIA DELLE INDIE E IL CANALE DI SUEZ

di ILARIA LUZZANA CARACI *)

Non v'è dubbio che l'apertura del Canale di Suez ha segnato un momento importante nella storia contemporanea. Si pensi all'influenza che ha avuto sull'evoluzione delle tecniche e dei mezzi di trasporto marittimi e in particolare sul passaggio dalla propulsione velica a quella meccanica. Certo questo passaggio ha preceduto il progetto del canale, che senza di esso non avrebbe avuto possibilità di sviluppo; ma è stata proprio la sua costruzione che ha reso più pressante la ricerca di un tipo di nave a vapore atta a sfruttare al meglio la rotta che per suo mezzo collegava l'Europa occidentale all'Oriente, accelerando la scomparsa dei clippers. E, ad ogni modo, la costruzione del canale ha rimesso in discussione i rapporti politici, economici, commerciali e culturali che il tempo aveva fatto maturare tra i due estremi dell'Eurasia, poiché il mondo era diventato improvvisamente più piccolo: le distanze tra i principali porti dell'Europa e quelli dell'India e della Cina si erano ridotte infatti, a seconda delle rotte, dal 30 fino al 60%.

Ma, vista in una prospettiva storica, l'apertura del Canale di Suez può essere considerata il più felice dei tentativi attuati nel corso dei tempi per avvicinare tra loro le due aree di più intenso popolamento e di più elevato livello di vita del mondo: l'Europa mediterranea e atlantica da un lato, e l'Asia meridionale e orientale dall'altro. Fin dai tempi più antichi della loro storia, pur senza conoscersi direttamente, esse avevano cercato di farlo, e avevano instaurato legami di complementarietà economica.

È molto significativo pure che l'epoca in cui con la costruzione del Canale di Suez si attua il primo grosso salto di qualità nelle comunica-

*) Professore all'Università di Genova.

zioni sulla Via delle Indie coincida con la metà del secolo scorso: allora infatti quest'opera, che per i tempi era veramente rivoluzionaria, poteva avere, come ebbe in effetti, anche il valore di un simbolo. Il mito della superiorità della civiltà europea sembrava infatti trovare una tangibile conferma in questa espressione della tecnologia, ed essa a sua volta veniva identificata, molto semplicisticamente, con quella sociale e civile. L'entusiasmo per le illimitate possibilità che sembrava offrire ai traffici e per il valore ecumenico degli oceani prospettava una evoluzione accelerata e praticamente inarrestabile delle vie marittime, nell'ottica di una economia a scala planetaria.

Ho parlato di Via delle Indie, ma devo precisare che per semplicità con questo termine intendo qui indicare non una sola, ma il complesso delle vie terrestri e marittime tracciate nel corso dei secoli in Eurasia nel senso dei paralleli, a scopi essenzialmente commerciali. È chiaro d'altronde che un discorso approfondito su questo argomento dalle infinite implicazioni, di carattere storico, geografico, politico, economico e culturale, non è possibile in questa sede. Mi limiterò perciò solo ad alcune osservazioni che più da vicino si ricollegano al tema di questo convegno ¹⁾.

I due estremi della Via delle Indie coincidono con i centri propulsori di due grandi civiltà che, pur seguendo direttrici di sviluppo autonome e differenziate, hanno avuto in comune una serie di caratteristiche, tra le quali prima di tutto quella d'aver mantenuto quasi costantemente rispetto ai loro vicini una posizione di maggior prestigio. Solo per brevi periodi infatti tali civiltà hanno subito gli influssi negativi delle invasioni di popoli a più basso livello di cultura, ma a differenza di ciò che è avvenuto in ogni altra parte del mondo, entrambe hanno finito sempre per assorbire e neutralizzare i loro invasori. A causa di questa loro grande forza interiore, i rapporti tra di esse si sono mantenuti per lungo tempo su un livello di parità e di particolare intensità. Perciò sulla Via delle Indie, fin dall'antichità classica, è transitato un numero di uomini e di merci incomparabilmente maggiore che su qualsiasi altra direttrice dei traffici, dando luogo a flussi sostanzialmente continui.

¹⁾ Il tema della Via delle Indie è di per sé assai vasto e la relativa bibliografia è sterminata. Nelle note che seguono saranno dati perciò solo i pochi riferimenti essenziali, dai quali peraltro il lettore può risalire a indicazioni bibliografiche esaurienti per ogni singolo argomento di cui si tratta.

Il relativo maggior benessere di cui per tanto tempo queste civiltà hanno goduto ha determinato una domanda reciproca di quelle merci pregiate di cui l'una era ricca e che all'altra mancavano. Così in età romana la Via delle Indie fu la Via delle Spezie e della Seta ²⁾; queste infatti erano le merci che l'Occidente chiedeva all'Estremo Oriente e che avevano creato e rendevano redditizi i suoi traffici. Ma non si deve credere che fossero le sole. Sulle stesse strade transitavano e venivano scambiati – in quantità davvero rilevanti se si pensa ai mezzi di comunicazione del tempo e alla lunghezza dei percorsi – anche altri prodotti, il cui insieme dimostra che tra i due estremi dell'Eurasia esistevano già allora rapporti commerciali assai ampi e articolati.

Oltre alla seta e alle spezie infatti, Roma importava dalle Indie molte materie prime e semilavorati, dal ferro della Cina alle pietre preziose dell'India e di Ceylon, mentre in Cina giungevano ed erano particolarmente apprezzati il corallo e i manufatti delle industrie romane, e nei porti di tutta l'Asia monsonica arrivavano dall'Europa prodotti alimentari, come il frumento o il vino, per le colonie di mercanti, soprattutto greci e levantini, che vi si erano insediate, oltre a rame, stagno e piombo. Tuttavia le spezie e la seta ebbero allora, e mantennero a lungo, il primato in termini di costi e di guadagni.

Può sembrare assurdo che prodotti di origine vegetale, sostanzialmente poveri, come fiori o parti di fiori, frutti, cortecce o ramoscelli di piante essiccati, oggi utilizzati quasi solo nell'alimentazione per aromatizzare i cibi, avessero una così grande rilevanza. In realtà bisogna pensare che il loro uso alimentare non era il solo e nemmeno il più importante. L'uso principale della maggior parte delle spezie era quello medicinale. Singolarmente, o più spesso unite ad altri ingredienti, esse costituirono infatti le basi della farmacopea, da Teofrasto e Dioscoride fino all'avvento della medicina scientifica moderna. Persino il pepe, la spezia che anche in epoca romana era più comunemente usata nell'alimentazione, entrava in non pochi composti impiegati nella terapia di vari disturbi. Altri usi importanti erano nella cosmesi e nella fabbricazione dei profumi (che in assenza di sapone avevano una funzione

²⁾ Per queste e le notizie che seguono, si veda almeno CHARLESWORTH M.P., *Le vie commerciali dell'Impero Romano*, Milano, 1940; MILLER J.I., *Roma e la Via delle Spezie*, Torino, 1974; RASCHKE M.G., *New Studies in Roman Commerce with the East*, in TEMPORINI M., (a cura di), *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, Berlino-New York, 1978, vol. 9/2; CERULLI E., *La Via delle Indie nella storia e nel diritto del Medioevo*, in *Méditerranée et Océan Indien*, Venezia, 1970, pp. 3-24.

tutt'altro che trascurabile!) e nell'alchimia. Ritardando la fermentazione e la putrefazione delle sostanze organiche, alcune spezie erano indispensabili per la conservazione dei cibi, specialmente nelle regioni calde, così come altre lo erano per l'imbalsamazione dei cadaveri. Altre ancora si erano dimostrate efficaci come antidoti di determinati veleni.

Sebbene la maggior parte delle spezie provenisse dalle regioni tropicali e subtropicali dell'Asia – da dove venivano smistate sia in direzione della Cina settentrionale, sia verso l'Europa e i paesi del Mediterraneo – vi erano anche delle spezie prodotte in Occidente e richieste in Oriente, che quindi viaggiavano sulla Via delle Indie in senso inverso alle altre. Tali erano per esempio lo zafferano, il cipero, e i profumi – balsamo, incenso e mirra – originari dell'Africa Orientale.

Quanto alla seta, la sua storia è così nota che non è il caso di riproporla; ricordo solo che prima che il semebaco fosse importato nascostamente in Occidente, la seta era il più importante prodotto che veniva dalla Cina, sia tessuta che in fili, tanto che era pagata a peso d'oro. Non a caso la più nota delle vie terrestri d'epoca romana prese il nome proprio dalla seta ³⁾.

Fino a che la colonizzazione europea non introdusse in Asia l'economia di piantagione e non iniziò a sfruttare sistematicamente e in funzione delle proprie industrie le materie prime locali, la qualità della domanda di prodotti orientali rimase pressoché invariata. Non così quella delle merci che viaggiavano in senso opposto sulla Via delle Indie, ossia quelle che avevano i loro centri di produzione in Europa e in alcuni paesi dell'Africa orientale e mediterranea.

Il *Periplo del Mare Eritreo* ⁴⁾ testimonia che nel I secolo d.C. le navi romane andavano dai porti del Mar Rosso fino alle coste dell'India cariche di prodotti alimentari, di metalli, di semilavorati o di manufatti di vario genere, ma la richiesta di merci di lusso da parte di Roma era tale che in determinati periodi una considerevole parte delle sue importazioni era pagata in oro. La fuga di metallo pregiato, che già Plinio stigmatizzava ⁵⁾, si rafforzò in seguito, e quando la frammentazione

³⁾ Su questo argomento, cfr. YULE H., *Cathay and the way Thither*, Londra, 1866; MILLER J.I., *op. cit.* e RASCHKE M.G., *op. cit.*

⁴⁾ Cfr. FRISK H., *Le périple de la Mer Erytrée*, Göteborg, 1929. Un'altra fonte fondamentale è la *Naturalis Historia* di Plinio.

⁵⁾ PLINIO, *Nat. Hist.*, VI, 101; cfr. l'ed. a cura di G.B. CONTE, Torino, 1982, vol. I, p. 711.

politica del Medio Oriente determinò lo spostamento dei terminali mediterranei della Via delle Indie più a sud e la loro concentrazione in Egitto, la mancanza di una richiesta di prodotti europei da parte degli Arabi, divenuti nel frattempo gli esclusivi intermediari, rese cronica la dipendenza del commercio delle spezie dalla disponibilità di oro e argento dell'Occidente ⁶⁾).

In definitiva perciò solo per brevi periodi, quando in India o in Cina si affermarono entità statali forti, ma anche tanto ricche da apprezzare e richiedere i prodotti delle industrie europee, e tanto ben organizzate da poter garantire sull'intero percorso della Via delle Indie una relativa tranquillità, il valore delle merci che viaggiavano da ovest a est riuscì a compensare quello delle merci orientali. In generale invece, così come Roma pagava le spezie e la seta con l'oro delle miniere spagnole, gli Arabi e poi i Portoghesi si servirono per lo stesso scopo di quello dell'Africa, e tutta l'Europa, più tardi, fece ricorso tramite la Spagna all'oro e all'argento americani solo per poter disporre del tè indiano o delle cineserie ⁷⁾).

Una prima caratteristica del commercio euro-asiatico sulla Via delle Indie è dunque una notevole, anche se non costante polarizzazione da est ad ovest; una polarizzazione che trova conferma nel fatto che ai numerosi tentativi di raggiungere direttamente i centri di produzione delle merci orientali messi in atto da mercanti europei, non corrispose un uguale interesse da parte di quelli dell'Asia, sebbene questi ultimi, a ben guardare, dovessero affrontare per arrivare in Europa rischi minori dei loro colleghi occidentali.

Nell'insieme della Via delle Indie, si può distinguere un fascio di strade terrestri e uno di rotte marittime. In Eurasia, come in tutto il mondo, le vie terrestri furono le prime a svilupparsi, ma poi, più sensibili ai contraccolpi delle vicende politiche, persero progressivamente importanza a vantaggio di quelle marittime, sulle quali l'influenza negativa delle guerre e delle ostilità tra popoli confinanti poteva essere aggirata, entro certi limiti, spostando la localizzazione di uno scalo da una costa all'altra di uno stesso mare, o addirittura solo di poco su una stessa costa.

⁶⁾ REINHARD W., *Storia dell'espansione europea*, Napoli, 1987, pp. 16-17.

⁷⁾ *Ibid.*, pp. 239-274 e MAURO F., *L'espansione europea: 1600-1870*, Milano, 1977, *passim*.

La più celebre delle vie terrestri, la Via della Seta, fu in epoca romana la più lunga transasiatica. Essa aveva i suoi estremi a oriente a *Sinae Metropolis* e *Sera Metropolis* ⁸⁾, identificate rispettivamente con Lo-yang, nell'Ho-nan, che fu capitale dell'impero degli Han nei primi due secoli d.C., e Hsi-an, nello Shan-si, che fu invece la capitale della prima dinastia imperiale cinese e rimase poi il principale mercato della seta prodotta nelle province orientali ⁹⁾. Entrambe queste città si trovavano su degli affluenti dell'Huang Ho, al quale perciò erano collegate per via fluviale.

A occidente, la Via della Seta terminava a Seleucia e Ctesifonte, entrambe poco a nord di Babilonia, l'una sull'Eufrate e l'altra presso al Tigri, nel punto in cui i due fiumi più si avvicinano; da queste città partivano molte strade: verso sud, in direzione del Golfo Persico, verso nord, al Mar Nero e ad Antiochia di Siria e verso ovest, attraverso Palmira, Damasco e Petra fino a Tiro, Gaza e l'Egitto ¹⁰⁾.

Tra questi estremi, il percorso della Via della Seta era condizionato dalla presenza delle vaste distese desertiche dell'Asia centrale, per cui dopo essersi incanalata tra il Gobi e il Nanshan, all'altezza del Lop-Nor, essa si divideva in due rami a nord e uno a sud del Takla-Makan, fino a raggiungere il Pamir. Il ramo meridionale sembra fosse il più antico; era comunque il più sicuro, perché non soggetto alle scorriere dei nomadi, che invece costituivano una continua minaccia per chi viaggiava a nord del deserto. Correndo al margine delle montagne (Tien-Shan, Kuen-Lun), queste strade permettevano alle carovane di fare sosta in luoghi ricchi di acque e di pascoli. Non sempre poi si attraversava il Pamir, perché passando a nord del Tien-Shan si poteva anche raggiungere la valle dell'Ili, il lago di Issik e quindi Samarcanda.

Ad ogni modo il Pamir, più che un ostacolo, come si potrebbe pensare osservando la sua struttura complessa, fu in età romana un punto di riferimento importante, poiché vi si congiungevano anche le vie che provenivano da sud, ossia dal subcontinente indiano e da nord, ossia dalla Scizia.

Talvolta ragioni climatiche o politiche facevano sì che al tracciato principale fossero preferite strade secondarie, varianti o diramazioni che, con i loro collegamenti con le vie dirette a nord e a sud, complica-

⁸⁾ TOLOMEO, *Geografia*, VI.

⁹⁾ MILLER J.I., *op. cit.*, pp. 122-123.

¹⁰⁾ *Ibid.*, p. 131.

vano notevolmente la Via della Seta. Quella che abbiamo descritto può essere considerata perciò una semplificazione, sufficiente tuttavia a dare un'idea delle sue dimensioni e della sua struttura.

Nei primi due secoli della nostra era, quando allo splendore dell'Impero Romano fece riscontro in Cina quello degli Han e l'Asia Centrale godette di una certa tranquillità politica, le vie terrestri furono assai frequentate. Quelle marittime invece lo furono un po' meno, anche perché richiedevano tempi di percorrenza più lunghi. A differenza delle prime, esse poi presentavano maggiori ostacoli ai due estremi, piuttosto che nella parte centrale del loro percorso.

Infatti a ovest facevano capo ai porti del Mar Rosso, un mare di per sé già molto difficile da navigare, ma da dove le merci dovevano essere trasbordate e trasportate per carovana al Mediterraneo, il che ovviamente comportava un aumento dei rischi e dei costi. Oppure si poteva scegliere la via del Golfo Persico, che richiedeva però anch'essa un gran numero di trasbordi, e da dove le merci raggiungevano gli empori commerciali della Mesopotamia. Col tempo, la cuspide meridionale dell'Arabia e quella orientale dell'Africa, dall'Etiopia a Capo Guardafui e ancora più a sud, si popolarono di scali, perché la difficoltà d'ingresso nel Mar Rosso e i collegamenti con il Golfo Persico frammentavano le rotte in tappe quotidiane che si avvalevano dell'esistenza di molti porti sussidiari. Questi potevano funzionare solo per il ricovero delle navi, ma più spesso si attrezzarono anche come centri di smistamento o di scambio di alcune spezie.

All'estremità orientale della via marittima la situazione era ancor più complicata, perché vi erano diverse rotte che potevano essere seguite tra i porti del Mar Cinese Meridionale, Malacca, Sumatra, Ceylon, il Coromandel e la parte più interna del Golfo del Bengala. Non sappiamo esattamente come si regolassero i naviganti che frequentavano queste rotte, ma l'esistenza di un gran numero di scali lungo tutte le coste dell'Oceano Indiano e dei mari dipendenti fa pensare che la navigazione fosse allora, come nel Mediterraneo, prevalentemente di cabotaggio, anche se è certo che almeno dal I secolo d.C. si era cominciato a sfruttare la periodicità dei monsoni nell'Oceano Indiano.

Al centro della via marittima, l'India, con i suoi scali settentrionali (alla foce dell'Indo e nel Golfo di Cambay da un lato, nel Golfo del Bengala dall'altro) e con quelli meridionali del Malabar (tra i quali la celebre Muziris) e del Coromandel, svolgeva funzioni molto differenziate, in relazione al tipo di merce che transitava nei vari porti. Le navi delle diverse nazioni si spartivano gli scali e le rotte e perciò, fino

all'arrivo dei Portoghesi, le vie marittime dell'Oceano Indiano furono sempre suddivise tra i popoli che le utilizzavano: i Cinesi non si spingevano di regola al di là di Malacca e gli Arabi del Mar Rosso al di là del Malabar; dal Golfo Persico partivano fasci di rotte in tutte le direzioni, ma tutte relativamente brevi. Ciò determinò una specializzazione della navigazione nelle diverse direzioni, che favorì certamente una miglior conoscenza delle condizioni locali e quindi una maggior sicurezza, e lo sviluppo di traffici commerciali intensi e costanti.

Da questa situazione di partenza possiamo tentare di tracciare rapidamente l'evoluzione della Via delle Indie.

Per spiegare la relativa perdita d'importanza delle vie terrestri rispetto a quelle marittime, occorre tener conto innanzitutto della evoluzione dei mezzi di trasporto, che già in epoca romana aveva talvolta fatto preferire sulle lunghe distanze la nave rispetto al carro o all'animale da soma ¹¹⁾. Più importanti furono però certamente le ragioni politiche. A questo proposito è evidente che la storia della Via terrestre delle Indie si identifica con la storia dei rapporti tra i due continenti che attraversava, ossia l'Europa e l'Asia, e tra il gran numero di popoli che li abitano e li hanno abitati in passato.

Il passaggio attraverso l'Asia Centrale presupponeva il transito in diversi stati, non sempre in buoni rapporti tra loro. La mancanza di confini naturali predispondeva in un certo senso quest'area alla formazione di vasti imperi, ma il richiamo che questi, una volta che si erano costituiti, esercitavano sui nomadi del nord ne rendeva effimera la vita.

Nell'Asia centrale grandi entità statali si formarono e si dissolsero, com'è noto, con relativa rapidità, modificandone di continuo il quadro politico. In taluni casi questi stati trovarono utile favorire il commercio di transito, in altri invece lo contrastarono. Così, dopo lo smembramento dell'impero di Alessandro Magno, i Parti, sebbene continuamente in lotta con i loro vicini, diedero impulso ai commerci dai quali ricavano cospicui introiti, e l'Impero Sassanide, loro erede, fece altrettanto. Invece l'avanzata dell'Islam favorì i contatti all'interno dei territori occupati, ma ostacolò quelli con l'esterno.

Mentre questo avveniva nell'Asia Centrale, la penetrazione araba nell'Oceano Indiano e la conquista pressoché totale delle sue coste

¹¹⁾ CASSON L., *Viaggi e viaggiatori dell'antichità*, Milano, 1978, *passim*.

perfezionavano il reticolato delle rotte mercantili e rendevano sicuri i viaggi e questo mare si avviava a divenire il più trafficato del mondo. Il progresso delle tecniche di navigazione permise di allungare le tappe e di ridurre i tempi di percorrenza, di individuare i tragitti più favorevoli e le epoche dell'anno in cui era opportuno partire per le diverse destinazioni.

Al pullulare degli scali di epoca romana sulle coste orientali dell'Africa, da Mogadiscio a Sofala, si sostituì quindi una catena a maglie più larghe di città-stato islamizzate, che avevano raggiunto un alto tenore di vita proprio in forza della loro posizione. Da queste città, non appena il monzone di sud-ovest si era stabilizzato, partivano le navi che erano scese dal Mar Rosso e da Aden, e che erano dirette alle coste del Malabar dove, se tutto andava bene, si poteva arrivare in meno di un mese. Talvolta le stesse navi proseguivano fino a Malacca, ma in ogni caso, per tornare indietro, dovevano attendere il monzone invernale. I monsoni condizionavano anche le rotte dall'India sud-occidentale verso l'Indocina, Malacca e i regni della costa settentrionale di Sumatra. Questi regni godevano di un notevole benessere, poiché controllavano lo Stretto di Malacca, attraverso cui fluiva il sempre floridissimo commercio con la Cina.

Ciò che più colpì i Portoghesi al loro arrivo in India fu proprio questa dipendenza della navigazione dai monsoni. Il viaggiatore italiano Filippo Sassetti descrisse minutamente il calendario delle partenze e degli arrivi sulle coste del Malabar in una sua lettera del 1586:

«...l'altre mercanzie che vengono per mare hanno il tempo loro determinato, che si chiama qua *monzao*, il quale dura tutta la state, che è dal settembre al giugno; la metà del qual tempo è per venire, e l'altra per tornarsene i navili... Ora i navili che partono di qua [da Goa] per diverse parti, cominciano a partire il gennaio, che sono le navi per Portogallo, e hanno tempo a partire fino a' 15 di febbraio, a più tardare... In marzo partono le poche navi che vanno alla Mecca, che sono di mercanti Mori, naturali di questa terra... In aprile partono tutte le navi per Bengala, per Malacca e per Malucco, e per la Cina e per Ormus... Partite tutte queste navi, entra il verno di piogge e di venti tempestosissimi, ma non di freddo...

La tornata di tutti questi navili comincia al principio di settembre; e sono i primi quelli della Mecca... Dietro a questi vengono le navi di Portogallo... e'l galeone di Mozambique... Seguentemente vengono i navili di Cambaia... in fine di dicembre quelle di Bengala... Dietro a

queste le navi di Malacca... Le navi della Cina compariscono più tardi...» ¹²⁾).

Regolato dall'alternanza dei monsoni, il traffico marittimo dell'Oceano Indiano aveva elaborato anche precise norme di vita negli scali, dove le merci dovevano essere ammassate in tempo e nei quali la lunga permanenza dei mercanti in transito creava un rituale di consuetudini e di rapporti tra popoli di razza e di religione diversa, che dovevano vivere per molti mesi insieme.

Quasi nello stesso periodo in cui nell'Oceano Indiano l'espansione dell'Islamismo, sovrapponendo alla varietà delle culture l'unità della religione, creava le basi di più intensi movimenti commerciali, nel Mediterraneo il Cristianesimo e le crociate restauravano una analoga solidarietà di interessi economici in paesi che la caduta dell'Impero Romano aveva separato. A partire dai primi secoli dopo il Mille perciò la navigazione nel Mediterraneo divenne più regolare e sicura anche grazie a una profonda rivoluzione tecnologica che perfezionò la nave e introdusse l'uso dei primi strumenti: la bussola, il compasso, la carta nautica e il portolano. Le prime carte nautiche giunte fino a noi dimostrano che i navigatori italiani avevano raggiunto già nel XIII secolo un'ottima conoscenza dei mari che frequentavano. Lo sviluppo delle repubbliche marinare italiane fu condizionato, com'è noto, dalle crociate, ma si risolse in un potenziamento dei traffici mercantili con i porti del Medio Oriente, divenuti nel frattempo i più importanti terminali della Via delle Indie a occidente.

Peraltro, quando si parla del rinnovato interesse dell'Europa per l'Asia che si determina in questo periodo, si deve tener conto anche di altri fattori. In un'epoca in cui il fantastico e il leggendario era forse più vero del reale, l'Asia attirava infatti l'Europa moltissimo anche da un punto di vista culturale ¹³⁾. Un peso rilevante lo ebbe per esempio il fatto che il Medio Evo ne aveva elaborato l'immagine partendo da premesse di tipo letterario, tra le quali soprattutto quelle fiorite attorno alla saga di Alessandro Magno. Secondo tali premesse, nella «prima regione» dell'Asia, sita a oriente di un'India non ben definita e ricca anch'essa di *mirabilia*, le enciclopedie medievali collocavano il Paradiso

¹²⁾ SASSETTI F., *Lettere da vari paesi, 1570-1588*, Milano, 1970, pp. 495-497.

¹³⁾ Cfr. ZAGANELLA A., *La Terra Santa e i miti dell'Asia*, in *L'Oriente. Storia di viaggiatori italiani*, Milano, 1985, pp. 13-27.

Terrestre, giardino di delizie, verso cui si erano diretti quasi tutti i santi pellegrini, ma che pochi di loro avevano potuto vedere e solo per volontà divina. Ai limiti delle terre asiatiche note alla cultura classica c'era poi tutta una serie di razze mostruose, espressione negativa dei *mirabilia*, relegati ai confini del mondo per poter essere meglio esorcizzati. Poco dopo la metà del XII secolo, una lettera famosa diede vita infine alla leggenda del Prete Gianni, il sovrano cristiano che fece nascere la speranza di un'alleanza contro i Musulmani e la cui ricerca costituì la molla di non poche imprese esplorative ¹⁴).

Così, quando la formazione dell'Impero dei Mongoli fece intravedere la possibilità di superare la barriera dell'Islam, i tentativi di penetrazione in Asia si moltiplicarono. Di alcuni di questi siamo ben informati. È nota a tutti per esempio l'importanza nella storia delle esplorazioni di personaggi come Odorico da Pordenone, Giovanni da Pian del Carpine, Guglielmo di Rubruk e dei Polo. Occorre tenere presente tuttavia che questi personaggi sono solo la punta di un iceberg, costituito da un numero notevolmente maggiore di viaggiatori, per la maggior parte mercanti, dei quali sappiamo pochissimo, ma che di sicuro superarono i limiti normalmente posti alla penetrazione europea in Asia.

Questi tentativi, per quel tanto di eroico che li caratterizzava, stanno peraltro a dimostrare come la Via terrestre alle Indie, che essi per la maggior parte prescelsero, era divenuta assai più difficile e assai meno nota che in epoca romana, ancor prima che la caduta dei Mongoli e l'avvento in Cina della dinastia dei Ming non ponessero nuove, più aspre barriere su di essa.

Tuttavia, nonostante gli ostacoli che di continuo si creavano sia sui percorsi terrestri sia su quelli marittimi, i contatti tra l'Occidente e l'Oriente, divenuti per forza di cose più indiretti, non si interruppero. Con l'avvento dei Ming però le vie marittime presero il sopravvento su quelle terrestri. Un'altra alternativa furono i percorsi misti, in parte per via di terra e in parte per mare, e città come Ormuz divennero più importanti proprio in quanto punti d'incontro di vie terrestri e di vie marittime.

Sul Mediterraneo un duro colpo fu inferto dall'espansione degli Ottomani, che lasciarono aperta solo la porta di Alessandria, dove le spezie continuarono ad arrivare dal Mar Rosso e dove erano acquistate e smistate dai Veneziani. In seguito a queste vicende si consolidò il

¹⁴) ZAGANELLA A., *op. cit.* (e relativa bibliografia).

predominio mediterraneo di Venezia, un predominio che, per quanto ne sappiamo oggi, non si estinse neppure con l'arrivo dei Portoghesi in India. Dopo un primo momento di comprensibile panico in seguito al ritorno di Vasco da Gama infatti, i Veneziani ricostruirono la loro rete di relazioni, al punto che il blocco del Mar Rosso non ebbe effetti diretti sui loro affari, anzi favorì il commercio di contrabbando ai danni dei Portoghesi. Basti pensare che tra il 1550 e il 1560 sul mercato di Alessandria vennero trattati dai 30 ai 40 mila quintali di spezie all'anno, una quantità pari a quella che i Portoghesi inviarono nello stesso tempo attraverso la lunga rotta del Capo ¹⁵⁾.

In realtà, allora il destino della Via delle Indie si giocava ancora in Asia; e in effetti per tutto il corso del Cinquecento furono gli eventi che si svolsero in Oriente, non quelli europei, a condizionare i momenti di maggior o minor efficienza, o lo sfruttamento dei diversi tracciati, sia terrestri che marittimi, della Via delle Indie.

Quando, alla fine del XV secolo, i Portoghesi erano giunti nell'Oceano Indiano ¹⁶⁾, vi avevano trovato una situazione di equilibrio politico e commerciale ben consolidata. Non impiegarono però molto tempo a rendersi conto che alcuni scali svolgevano funzioni di direzione e di controllo sugli altri: così Aden nei confronti di quelli del Mar Rosso e delle coste orientali dell'Africa; Ormuz rispetto al golfo Persico e alle vie terrestri dell'Iran; Cambay e Diu per l'India nord-occidentale; Calicut e Cochín per quella sud-occidentale; Malacca (e Sumatra) per l'ingresso al Mar Cinese Meridionale. L'individuazione di questi scali strategici fu la grande intuizione di Alfonso de Albuquerque, fatale al preesistente equilibrio, e pose la base della penetrazione europea in Asia. Partendo da accordi stipulati dai suoi predecessori con i piccoli sovrani del Malabar meridionale, il 25 novembre 1510 Albuquerque si impossessò di Goa e, conscio della sua ottima posizione, ne fece la sua base; un anno dopo conquistò Malacca, nel 1516 Ormuz. Se si eccettua Aden, che né Albuquerque né i suoi diretti successori riuscirono a

¹⁵⁾ REINHARD W., *op. cit.*, p. 160.

¹⁶⁾ Sull'espansione portoghese in Oriente, rinviamo alla bibl. di PINHEIRO MARQUES A., *Guia de história dos descobrimentos e expansão portuguesa*, Lisbona, 1987; cfr. anche CHAUNU P., *La conquista e l'esplorazione dei nuovi mondi (XVI secolo)*, Milano, 1968 e FERRO G., *Le navigazioni lusitane nell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*, Milano, 1984.

sottomettere, nel giro di pochissimi anni tutti i punti chiave del commercio dell'Oceano Indiano caddero così in mano portoghese.

Con le imprese di Alfonso de Albuquerque si completò militarmente un disegno nato cent'anni prima dalla mente del Principe Enrico, ma per scopi che paradossalmente con la Via delle Indie avevano solo un rapporto indiretto ¹⁷⁾. Infatti, la molla iniziale dell'espansione lusitana oltremare fu molto probabilmente la guerra contro i nemici della fede cristiana, gli Arabi; solamente più tardi le complicazioni politiche, soprattutto in rapporto alla Spagna, e le conseguenze economiche la trasformarono in una impresa di conquista degli spazi oceanici.

Ad ogni modo, nei riguardi della Via delle Indie, la scoperta della rotta del Capo di Buona Speranza servì a liberare il suo sbocco verso l'Europa dai condizionamenti sempre presenti nel Medio Oriente. Però l'enorme allungamento del percorso via mare aumentò il margine di rischio per i mercanti, e nel Mediterraneo orientale proprio l'esistenza della concorrenza portoghese in Oriente servì da calmiera al mercato. Nell'Oceano Indiano invece non cambiò granché. I Portoghesi infatti si sostituirono semplicemente agli Arabi, che eliminarono sistematicamente e con estrema durezza ovunque arrivarono, ma non modificarono le strutture economiche preesistenti; inoltre essi continuarono a servirsi delle imprese familiari e delle associazioni di mercanti per distribuire in Europa le merci che prelevavano nelle Indie. Conquistatori del mare, non si preoccuparono di organizzare la loro presenza a terra, e ancor meno di consolidarla con una espansione territoriale verso l'interno. Imposero contratti commerciali in esclusiva ai sovrani locali e pretesero soltanto un formale riconoscimento della sovranità portoghese.

È solo con i primi anni del XVII secolo, quando entrarono in gioco le compagnie commerciali di altri paesi, che operano secondo criteri più moderni, che la situazione comincia a cambiare ¹⁸⁾. Com'è noto, le compagnie delle Indie ebbero una fisionomia diversa a seconda dei paesi. In Olanda furono espressione della vitalità della borghesia, mentre in Inghilterra la partecipazione della borghesia al loro capitale

¹⁷⁾ La questione delle motivazioni iniziali dell'espansione marittima promossa dal Principe Enrico è tuttavia controversa; cfr. in proposito FERRO G., *op. cit.*, pp. 86-92.

¹⁸⁾ Per queste e le successive notizie, cfr. soprattutto MAURO F., *op. cit.*, e REINHARD W., *op. cit.*

fu perlomeno uguale a quella della nobiltà e del re. In Francia vennero create per soddisfare l'ambizione del potere centrale; in Portogallo e in Spagna per limitare la pesante concorrenza straniera.

Nate per garantire all'Europa il rifornimento di alcuni prodotti di cui essa avvertiva sempre più il bisogno, esse finirono per sviluppare anche commerci triangolari, tra la madrepatria e due diverse colonie, disegnando così rotte sempre più complesse anche sulla Via delle Indie.

La prima compagnia delle Indie Orientali, l'inglese East Indian Company, fondata nel 1599, fu il tramite della politica britannica in Oriente fino alla metà dell'800. Nel 1600 ebbe dalla regina Elisabetta I il monopolio del commercio con le Indie Orientali. Tuttavia i primi tentativi degli Inglesi di penetrare nell'Oceano Indiano furono difficili ed essi furono costretti dalla resistenza portoghese e dalla concorrenza olandese ad arrestarsi sulle coste del Coromandel e presso il delta del Gange.

La Compagnia Olandese delle Indie orientali, costituita nel 1602, agì con più determinazione e fin dall'inizio cercò di togliere al Portogallo il monopolio del commercio delle spezie. Nel 1616 venne fondata Batavia, che doveva divenire il centro dell'espansione olandese nell'Oceano Indiano, poi vennero conquistate Ceylon e Malacca. Nella seconda metà del secolo la compagnia era all'apice del suo potere e verso il 1680 possedeva una flotta di 150 navi mercantili e 40 da guerra. Al traffico tradizionale delle spezie si era aggiunto quello del tè, del caffè e dei tessuti. Il commercio locale nelle colonie si rivelò un ottimo surrogato di quello con l'Europa nei momenti di crisi.

Con l'ingresso sulla scena di queste e delle altre compagnie commerciali, i rapporti di forza sulla Via delle Indie mutarono radicalmente, e le rotte marittime presero definitivamente il sopravvento sulle strade terrestri. Anche se le compagnie ebbero vita breve, il loro temporaneo predominio bastò a rivoluzionare le millenarie strutture commerciali della Via delle Indie. Infatti la creazione di una rete di insediamenti europei strettamente collegati e dipendenti dalla madrepatria, premessa della presa di possesso territoriale che si attuerà con la colonizzazione ottocentesca, spostò dall'Asia all'Europa i centri decisionali dei traffici dell'Oceano Indiano. Se si eccettua il caso della Cina, che mantenne più a lungo la sua autonomia, non furono più perciò le vicende politiche locali a influenzare il commercio sulla Via delle Indie e i momenti del suo maggior o minor splendore, ma quelle che si determinarono nel cuore del nostro continente.

Intanto, stimolata dal progresso scientifico, che rendeva meno ne-

cessarie le spezie, e da quello tecnologico, che creava invece nuove esigenze di materie prime, mutava radicalmente anche la domanda europea delle merci. Al primato delle spezie (soprattutto il pepe, di cui Inglesi e Olandesi si erano contesi a lungo il monopolio) si sostituì nella seconda metà del '600 quello dei tessuti, in primo luogo il cotone, ma anche la seta, che ora proveniva soprattutto dalla Persia e dal Bengala. Verso la fine del XVII secolo cominciò in Europa la moda del caffè e del tè, e nel secolo successivo quella delle cineserie e dei manufatti orientali, come mobili, legni per ebanisteria, porcellane e in genere oggetti d'arredamento.

Nonostante che le compagnie commerciali si ingegnassero a creare una domanda di merci europee in Oriente e a porre le premesse della dipendenza economica dell'Asia dall'Europa, l'articolo di esportazione più importante dall'Europa restò invece sempre la moneta d'oro e poi anche e soprattutto d'argento, al punto che tra il 1660 e il 1670 questo costituiva dal 70 al 90% delle esportazioni inglesi. Non bisogna dimenticare tuttavia che l'Europa esportava anche cultura e tecnologia, soprattutto attraverso i suoi missionari (si pensi all'attività dei Gesuiti in Cina).

Alla fine del XVIII secolo, sulla Via delle Indie, ormai quasi esclusivamente marittima e oceanica, la concorrenza fra le potenze europee e gli aumentati bisogni di una popolazione in rapido incremento rendevano il traffico sempre più intenso. Il perfezionamento della navigazione velica non solo aveva permesso un margine di sicurezza più alto, ma aveva risposto con continui perfezionamenti alla richiesta di vettori sempre più veloci. Come in tutte le strutture della civiltà europea, anche sulla Via delle Indie si andava affermando ormai il valore economico del fattore tempo.

A questo punto è logico e naturale che in alternativa alla lunga rotta del Capo di Buona Speranza si riproponesse quella mediterranea. Il superamento dell'Istmo di Suez con mezzi tradizionali era chiaramente antieconomico e per certe merci impossibile. Bisognava dunque giungere a una soluzione più moderna. Fu riproposta l'idea tante volte prospettata di un canale, ma ancora una volta parve che dovesse cadere. L'invenzione della locomotiva e l'avvento delle strade ferrate infatti sembravano proporre un'alternativa più valida. Si deve osservare che, sebbene sostenuto essenzialmente da ragioni politiche, il progetto di una linea ferroviaria in luogo di un canale, che fu allora seriamente preso in considerazione, non era dovuto solo a queste. Era piuttosto in gioco la grande scommessa sul futuro dei mezzi di comunicazione, una

scommessa che nessuno allora poteva ancora sapere come sarebbe andata a finire.

La soluzione che venne infine adottata fu, tutto sommato, la più coerente con la storia: con la costruzione del canale, la Via delle Indie tornò infatti ad essere quella che dopo secoli di tentativi si era rivelata la più efficiente, prima che un evento in un certo senso estraneo alla sua storia, ossia la circumnavigazione dell'Africa, ne deviasse il tracciato. Che poi il canale dovesse divenire insufficiente a sostenere l'incremento dei traffici è un'altra cosa; ma questa, come le vicende del nostro secolo, è storia recente, e non tocca a me parlarne.

DIE HABSBURGERMONARCHIE UND DAS PROJEKT DES SUEZKANALS

di ADAM WANDRUSZKA *)

Da ich erst gegen Ende unserer Tagung daran teilnehmen konnte, möchte ich nicht über Negrelli selbst, sondern über jene österreichischen Befürworter des Kanalprojekts sprechen, die sich vom Beginn der Vierzigerjahre für diesen Plan eingesetzt haben. Hier sind, wie ich glaube, vor allem zwei Männer zu nennen, die auf den ersten Blick nur wenig gemeinsam haben: der große europäische Staatsmann und österreichische Staatskanzler Fürst Clemens Lothar Metternich (1773-1859) und der bedeutendste österreichische Wirtschaftspolitiker des 19. Jahrhunderts, Handelsminister und zuletzt Finanzminister Baron Carl Ludwig von Bruck (1798-1860). Beide waren keine gebürtigen Österreicher sondern Rheinländer, die in der Habsburgermonarchie Karriere gemacht haben, beide haben die Vollendung des von ihnen von Anfang bis Ende befürworteten Projekts nicht mehr erlebt ¹⁾.

Ihrer Herkunft nach waren sie allerdings sehr verschieden: der ein Vierteljahrhundert ältere Metternich, von väterlicher wie von müt-

*) Professore all'Università di Vienna.

¹⁾ Die folgenden Ausführungen stützen sich vor allem auf: Umberto Corsini, *La questione del Canale negli orientamenti politici del governo di Vienna tra il 1843 e il 1859*, in: AA.VV., *Luigi Negrelli. Il Canale di Suez 1869-1969*, Trento 1969, pp. 68-115 (Ringrazio vivamente l'amico Prof. Corsini per avermi segnalato questo importante lavoro), e Giuseppe Lo Giudice, *L'Austria ed il Canale di Suez*, Catania 1974. Zum Interesse am Kanalprojekt vgl. Wilhelm Treue, *Das österreichisch-mittel-deutsche und das norddeutsche staatliche und private Interesse am Bau des Suezkanals*, in: «Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte» 57 (1970), pp. 534-555.

terlicher Seite aus der katholischen Hocharistokratie des Heiligen Römischen Reiches stammend, dem Ausbildung – Studium an der Universität Strassburg – und Familienverbindungen einen raschen Aufstieg in der Diplomatie garantierten, andererseits der Sohn eines evangelischen Buchbinders aus Elberfeld, ein Autodidakt, der nach einem längeren Aufenthalt in England, wo er das moderne Wirtschaftsleben und besonders den Seehandel und das Versicherungswesen kennengelernt hatte, als Buchhändler in der preussischen Universitätsstadt Bonn gescheitert war, sich als Freiwilliger dem griechischen Freiheitskampf hatte anschliessen wollen, aber nur bis Triest gekommen war, wo ihn der kluge Rat des preussischen Konsuls und die Erzählungen der enttäuscht aus Griechenland zurückkehrenden «Philhellenen» zur Änderung seiner Pläne veranlaßt hatten und der dann als der eigentliche Gründer des «Österreichischen Lloyd» wesentlich am Aufstieg des Seehafens Triest beteiligt war. Gerade in dieser Beziehung, im Interesse für die Entwicklung des Welthandels und daher auch in der Erkenntnis der Bedeutung, den die Durchschneidung des Isthmus von Suez für den Seehandel, in den wirtschaftlichen Aufstieg von Mitteleuropa «zwischen Hamburg und Triest» und daher besonders auch für den Deutschen Bund (la «Confederazione germanica») und seine «Präsidialmacht», den Kaiserstaat Österreich, haben mußte, stimmten der hochkonservative Staatskanzler Metternich und der «fortschrittliche» Wirtschaftspolitiker Bruck völlig überein.

Die Revolution von 1848 brachte für beide, für Metternich wie für Bruck, eine entscheidende Schicksalswende. Der alt und schwach gewordene Metternich, der von sich mit der ihm eigenen Mischung von Eitelkeit und Selbstironie sagte, er habe zwar vielleicht zeitweise die Geschicke Europas aber nie die Österreichs gelenkt, wurde von der Casa d'Austria als «capro espiatorio» weggeschickt, ging nach England ins Exil, hat dann, nach dem Ende der Revolution und seiner Rückkehr nach Wien, in der Epoche des «Neoabsolutismus» im ersten Regierungsjahrzehnt des jungen Kaisers Franz Joseph nur mehr als Berater «hinter den Kulissen» (dietro le quinte) eine durch sein hohes Alter schrittweise abnehmende Rolle gespielt. Bruck hingegen wurde von der ja zum Deutschen Bund gehörenden Stadt Triest als Abgeordneter in die Deutsche Nationalversammlung in Frankfurt am Main gewählt und dann von dem neuen, energischen österreichischen Ministerpräsidenten Fürst Felix Schwarzenberg, als Handelsminister in dessen aus reformfreudigen konservativen Aristokraten und gemässigten bis «bekehrten» bürgerlichen Liberalen gebildetes Kabinett berufen. In einer seiner großen

Denkschriften hat Bruck 1850 im Rückblick auf die Revolution von dem «dunklen Strich von 1848» geschrieben, hinter den die Geschichte nicht mehr zurückkehren könne, und zwar nicht so sehr «der beschriebenen Pergamente wegen», also der im Revolutionsjahr erkämpften Verfassungen, als vielmehr «weil die Bedingungen des Güterlebens, der Geldwirtschaft, des Kapitals, die volkswirtschaftlichen Verhältnisse, das erstarkte Bürger- und Bauerntum solches nicht mehr erlauben».

Für das Projekt des Suezkanals hatte die Revolution von 1848/49 zunächst eine begreifliche Unterbrechung und Pause gebracht. Was aber die Einstellung der österreichischen Regierung zu diesem Projekt betrifft, so erwies sich der unerwartete plötzliche Tod des Ministerpräsidenten Fürst Felix Schwarzenberg im Jahre 1852 als das weit grössere Hindernis. Denn der am 2. Dezember 1848 im Alter von nur 18 Jahren zur Herrschaft gelangte Franz Joseph glaubte nunmehr, dass er in den mehr als drei Jahren unter der Führung des von ihm bewunderten Schwarzenberg das «Kaiser-Handwerk» (*il mestiere di imperatore*) schon perfekt gelernt zu haben. Er wollte das Beispiel Ludwigs XIV., des «Idealtypus» des europäischen Absolutismus nachahmen, der 1661, nach dem Tod des Kardinals Mazarin, sein eigener «Erster Minister» wurde. (Hier haben wir ein Beispiel dafür, daß die Kenntnis der Geschichte manchmal auch negative Folgen haben kann!). Da aber Franz Joseph, wie er selbst viel zu spät – und nie ganz – erkannte, in der Politik eine «unglückliche Hand» hatte und ein «Pechvogel» war, begann nun für den Kaiser und sein Reich eine ununterbrochene Serie von – wie sich bald herausstellte – Fehlentscheidungen und falschen Schritten, beginnend mit der Heirat mit der heißgeliebten aber für diese Aufgabe höchst ungeeigneten «Kaiserin wider Willen» Elisabeth («Sissi»), der ungeschickten und halbherzigen Stellungnahme im Krimkrieg usw. In den Rahmen dieser Politik gehört dann auch die Stellungnahme zum Projekt des Suez-Kanals in den Ministerkonferenzen vom 1. und 14. Juni 1858 ²⁾, wobei die lakonische Formulierung des Kaisers «ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen» die Unsicherheit und Unentschlossenheit Franz Josephs zwischen den Befürwortern und den Gegnern des Projekts deutlich erkennen läßt. Denn nur ein halbes Jahr später wurde es klar, daß die Hoffnung des Aussenministers Graf Buol-Schauenstein, sich durch das Opfer des Kanal-Pro-

²⁾ Dazu vor allem Lo Giudice, loc. cit., p. 21.

jekts die Unterstützung Grossbritanniens zu erkaufen, illusorisch gewesen war.

Die totale Niederlage der österreichischen Politik in den Jahren 1859 bis 1866 – und wenn wir es «personalisieren», des jungen Franz Joseph und seiner untereinander zerstrittenen aussenpolitischen Berater von Buol-Schauenstein bis Mensdorff-Pouilly und Biegeleben, die ihren «Gegenspielern» Napoleon III., Cavour und Bismarck hoffnungs- und chancenlos unterlegen waren – hat dann, spät aber doch, den Weg freigemacht für die Rückkehr zu jener positiven Einstellung gegenüber dem Kanal-Projekt, die Metternich wie Bruck vor und nach 1848 befürwortet hatten ³⁾. Die Teilnahme Franz Josephs an den Feierlichkeiten zur Eröffnung des Suez-Kanals erscheint, so gesehen, als ein spätes Eingeständnis, dass die vorausblickenden Männer, die dieses Projekt befürwortet und unterstützt hatten – Metternich, Bruck, Erzherzog Ferdinand Max, der jüngere Bruder Franz Josephs und spätere unglückliche Kaiser von Mexiko, die Triestiner Kaufmann Pasquale Revoltella, das Wiener Bankhaus Arnstein und Eskeles ⁴⁾ usw. – doch die kommende Entwicklung richtig vorausgesehen haben; und die spätere Entwicklung des «Lloyd» und der Hafenstadt Triest in der kurzen Zeit bis zum Ersten Weltkrieg hat dies glänzend bestätigt.

Vor 1848 war Graf Franz Stadion, der entschiedene Förderer Brucks und des «Österreichischen Lloyd» kaiserlich-königlicher Statthalter für Triest und das Küstenland («imperial-regio governatore per Trieste e il Litorale»). Jetzt, zur Zeit der Eröffnung des Suez-Kanals bekleidete dieses Posten jener Carl Moering, der als junger Hauptmann des Geniekorps (capitano del genio) sich als heimlicher Korrespondent der in Österreich von der Zensur vorbotenen Leipziger «Grenzboten» schon mit dem Suez-Kanal-Projekt beschäftigt hatte ⁵⁾ und der sogar schon 1846 von Negrelli als Leiter für die Arbeiten beim geplanten Kanalbau vorgeschlagen worden war ⁶⁾.

³⁾ Dazu vor allem Lo Giudice, loc. cit., p. 21.

⁴⁾ CORSINI, loc. cit., p. 74 e tavola «Arnstein & Eskeles» (nella lettera del Negrelli al Revoltella).

⁵⁾ Korrespondenz in den «Grenzboten» vom 2. Mai 1847, wieder abgedruckt in: Politische Miscellen vom Verfasser der «sibyllinischen Bücher aus Österreich», Wien 1848, pp. 22-26.

⁶⁾ ADAM WANDRUSZKA, *Schicksalsjahr 1866*, Graz-Wien-Köln 1966, p. 210. Zur Gestalt Moerings: A. Wandruszka, *Karl Moering, ein deutscher Soldat und Politiker*

aus dem alten Österreich, «Mitteilungen des Öst. Instituts f. Geschichtsforschung», 53 (1939) 79-185, Id., *Schicksalsjahr 1866* cit., passim, Id., *Il Generale Carl Moering. La pittoresca figura del Commissario Austriaco per la cessione del Veneto nel 1866*, in: «Ateneo Veneto», Fascicolo speciale per il Centenario dell'Unione del Veneto all'Italia (Venezia 1966), Id., *Il generale Carlo Moering, ufficiale austriaco e pubblicista clandestino nel regno Lombardo-Veneto*, in: *Il Lombardo Veneto (1815-1866) sotto il profilo politico, culturale, economico sociale*, Mantova 1977, pp. 89-95.

LA MONARCHIA ASBURGICA DI FRONTE AL PROGETTO DEL CANALE DI SUEZ

di ADAM WANDRUSZKA *)

Poiché ho potuto prendere parte al nostro convegno solo verso la fine, non vorrei parlare su Negrelli, ma di quegli Austriaci fautori del progetto del Canale che si sono impegnati per questo progetto dall'inizio degli anni '40. Qui, come credo, si devono nominare soprattutto due uomini: che al primo sguardo hanno solo poco in comune: il grande statista europeo e cancelliere austriaco il principe Clemens Lothar Metternich (1773-1859) e il più importante politico economista austriaco del sec. XIX, ministro del commercio e da ultimo ministro delle finanze, il barone Carl Ludwig von Bruck (1798-1860). Ambedue non erano austriaci di nascita, ma provenivano dalla Renania e avevano fatto carriera nella monarchia asburgica, ambedue non avevano più visto il compimento del progetto da loro caldeggiato dall'inizio alla fine ¹⁾.

Per quanto riguarda la loro origine erano però molto diversi: Metternich, più vecchio di un quarto di secolo, da parte di padre e di madre proveniva dall'alta aristocrazia cattolica del Sacro Romano Impero,

*) Professore all'Università di Vienna.

¹⁾ Le seguenti argomentazioni si basano soprattutto su: Umberto Corsini, La questione del Canale negli orientamenti politici del governo di Vienna tra il 1843 e il 1859, in: AA.VV., Luigi Negrelli. Il Canale di Suez 1869-1969, Trento 1969, pp. 68-115 (Ringrazio vivamente l'amico Prof. Corsini per avermi segnalato questo importante lavoro), e Giuseppe Lo Giudice, L'Austria ed il Canale di Suez, Catania 1974. Sull'interesse per il progetto del Canale cfr. Wilhelm Treue, Das österreichisch-mitteldeutsche und das norddeutsche staatliche und private Interesse am Bau des Suezkanals, in: «Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», 57 (1970), pp. 534-555.

l'istruzione – lo studio all'università di Strasburgo – e le relazioni familiari gli avevano garantito una rapida ascesa nella diplomazia; dall'altra parte troviamo il figlio di un rilegatore di libri evangelico di Elberfeld, un autodidatta, il quale dopo un soggiorno piuttosto lungo in Inghilterra, dove aveva conosciuto la moderna vita economica e in particolare il commercio marittimo e le assicurazioni, era fallito come libraio a Bonn, città universitaria prussiana. Egli si era poi voluto unire come volontario alla guerra di liberazione greca, ma era arrivato solo fino a Trieste, dove il saggio consiglio del console prussiano e i racconti dei «filellenici» che tornavano delusi dalla Grecia lo avevano indotto a cambiare i suoi piani, aveva poi preso parte come vero fondatore del «Lloyd austriaco» in maniera essenziale all'ascesa del porto marittimo di Trieste. Proprio in questo rapporto, nell'interesse per lo sviluppo del commercio mondiale e perciò anche riconoscendo l'importanza che doveva avere il taglio dell'istmo di Suez per il commercio marittimo, per l'ascesa economica dell'Europa centrale «tra Amburgo e Trieste» e perciò specialmente anche per la «Confederazione Germanica» e la sua «potenza presidenziale», lo stato imperiale d'Austria, il cancelliere molto conservatore Metternich e il politico economista «progressista» Bruck concordarono completamente.

La rivoluzione del 1848 portò per ambedue, per Metternich come per Bruck, una decisiva svolta del destino. Metternich, il quale diceva di sé, con quel miscuglio di vanità ed autoironia che gli era proprio, che aveva forse guidato di tanto in tanto la storia d'Europa, ma mai quella dell'Austria, diventato vecchio e debole fu licenziato dalla Casa d'Austria come «capro espiatorio», andò in esilio in Inghilterra, dopo la fine della rivoluzione e il suo ritorno a Vienna, nell'epoca del «neoassolutismo» nel primo decennio di governo del giovane imperatore Francesco Giuseppe aveva svolto solamente più come consulente «dietro le quinte» un ruolo che diminuiva gradualmente con la sua età avanzata. Bruck invece fu eletto deputato nell'Assemblea Nazionale tedesca di Francoforte dalla città di Trieste che apparteneva già alla Confederazione Germanica e poi chiamato dal nuovo ed energico primo ministro austriaco, il principe Felix Schwarzenberg, come ministro del commercio nel suo gabinetto formato da aristocratici conservatori felici delle riforme e da liberali borghesi moderati fino a «convertiti». In uno dei suoi grandi promemoria, con uno sguardo retrospettivo sulla rivoluzione, nel 1850 Bruck ha scritto del «tratto scuro del 1848», dietro il quale la storia non può più tornare, e non così tanto «a causa delle pergamene scritte», quindi delle costituzioni ottenute combattendo nell'anno della

rivoluzione, quanto piuttosto «perché le condizioni della vita commerciale, dell'economia finanziaria, del capitale, le condizioni di economia politica, la rafforzata borghesia e la condizione contadina non permettono più una cosa simile».

Per il progetto del Canale di Suez la rivoluzione del 1848/49 aveva portato prima di tutto una comprensibile interruzione e pausa. Ma per quel che riguarda la posizione del governo austriaco su questo progetto, la morte improvvisa ed inaspettata nel 1852 del primo ministro, il principe Felix Schwarzenberg, si rivelò come l'ostacolo di gran lunga maggiore. Poiché Francesco Giuseppe giunto al potere il 2 dicembre 1848 all'età di soli 18 anni credeva ormai di avere imparato già perfettamente il «mestiere di imperatore» in poco più di tre anni sotto la guida di Schwarzenberg da lui ammirato. Egli voleva imitare l'esempio di Luigi XIV, il «tipo ideale» dell'assolutismo europeo, il quale nel 1661, dopo la morte del cardinale Mazarino, era diventato suo proprio «primo ministro». (Qui abbiamo un esempio del fatto che la conoscenza della storia può avere talvolta anche conseguenze negative!) Poiché però Francesco Giuseppe, come egli stesso troppo tardi – e mai del tutto – riconobbe, in politica aveva una «mano infelice» ed era una «persona sfortunata», iniziò ora per l'imperatore e il suo impero una serie ininterrotta di decisioni sbagliate e passi falsi – come risultò presto – a cominciare dal matrimonio con la caldamente amata Elisabetta («Sissi») «imperatrice contro voglia» ma estremamente inadatta per questo compito, l'inabile presa di posizione nella guerra di Crimea, ecc. Nell'ambito di questa politica c'è anche la presa di posizione sul progetto del Canale di Suez nelle conferenze dei ministri il 1° e il 14 giugno 1858 ²⁾, in questa occasione la formulazione laconica dell'imperatore «io ho preso atto del contenuto di questo protocollo» fa riconoscere chiaramente l'insicurezza e l'indecisione di Francesco Giuseppe tra i fautori e gli avversari del progetto. Perché solo sei mesi dopo fu chiaro che la speranza del ministro degli esteri, il conte Buol-Schauenstein, di ottenere l'appoggio dell'Inghilterra sacrificando il progetto del canale, era stata illusoria. La sconfitta totale della politica austriaca negli anni 1859 fino al 1866 – e se noi «personalizziamo», del giovane Francesco Giuseppe e dei suoi giovani consiglieri di politica estera divisi fra di loro, von Buol-Schauenstein fino a Mensdorff-Pouilly e Biegeleben, che erano inferiori senza

²⁾ Su ciò soprattutto Lo Giudice, loc. cit., p. 21.

speranze e senza prospettive ai loro «antagonisti» Napoleone III, Cavour e Bismarck – ha poi, tardi ma pur sempre, liberato la strada per il ritorno a quella posizione positiva nei confronti del progetto del Canale, che Metternich come Bruck avevano caldeggiato prima e dopo il 1848³⁾). La partecipazione di Francesco Giuseppe ai festeggiamenti per l'inaugurazione del Canale di Suez, vista così, appare come una tarda ammissione, che gli uomini che hanno guardato avanti caldeggiando e sostenendo questo progetto – Metternich, Bruck, l'arciduca Ferdinand Max, il fratello minore di Francesco Giuseppe e futuro imperatore sfortunato del Messico, il commerciante triestino Pasquale Revoltella, la banca Arnstein & Eskeles⁴⁾ ecc. – avevano previsto giusto lo sviluppo futuro; e il successivo sviluppo del «Lloyd» e il porto di Trieste nel breve periodo fino alla prima guerra mondiale, ha confermato brillantemente ciò.

Prima del 1848 il conte Franz Stadion, deciso fautore di Bruck e del «Lloyd austriaco», era «imperial-regio governatore per Trieste e il Litorale». Ora, all'epoca dell'inaugurazione del Canale di Suez questa posizione era ricoperta da quel Carl Moering, che si era già occupato del progetto del Canale di Suez⁵⁾ come giovane capitano del genio in qualità di corrispondente segreto del «Grenzbote» di Lipsia, proibito in Austria dalla censura, e che addirittura già nel 1846 era stato proposto da Negrelli come direttore dei lavori per la progettata costruzione del Canale⁶⁾).

³⁾ Su ciò soprattutto Lo Giudice, loc. cit., p. 21.

⁴⁾ CORSINI, loc. cit., p. 74 e tavola «Arnstein & Eskeles» (nella lettera del Negrelli al Revoltella).

⁵⁾ Corrispondenza nel «Grenzbote» del 2 maggio 1847, ristampato in: Politische Miscellen vom Verfasser der «sibyllinischen Bücher aus Österreich», Vienna 1848, pp. 22-26.

⁶⁾ ADAM WANDRUSZKA, Schicksalsjahr 1866, Graz-Vienna-Colonia 1966, p. 210. Sulla figura di Moering: A. Wandruszka, Karl Moering, ein deutscher Soldat und Politiker aus dem alten Österreich, in: «Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichtsforschung», 53 (1939) 79-185, Id., Schicksalsjahr 1866, cit., passim, Id., Il Generale Carl Moering. La pittoresca figura del Commissario Austriaco per la cessione del Veneto nel 1866, in: «Ateneo Veneto», Fascicolo speciale per il Centenario dell'Unione del Veneto all'Italia (Venezia 1966), Id., Il generale Carlo Moering, ufficiale austriaco e pubblicista clandestino nel regno Lombardo-Veneto, in: Il Lombardo Veneto (1815-1866) sotto il profilo politico, culturale, economico, sociale, Mantova 1977, pp. 89-95.

GLI AMBIENTI ECONOMICI TRIESTINI, PASQUALE REVOLTELLA ED IL PROGETTO DELLA REALIZZAZIONE DEL CANALE DI SUEZ

di GIULIO CERVANI *)

Lo studioso italiano che si proponga di trattare la storia della realizzazione del Canale di Suez assumendo come osservatorio la Trieste della prima metà del secolo scorso, può – se non specificamente competente – trovarsi dinanzi ad una sorpresa: scoprire cioè che certi personaggi della città adriatica, ritenuti un po' alla leggera e per ragioni di comodo «italiani», sono in realtà dei buoni austriaci, e che la Società di navigazione del Lloyd è «austriaca» essa stessa, e da non mettere certamente accanto, essa così come pure la Camera di Commercio di Trieste, alla Camera di Commercio di Venezia, a quella di Genova o a quella di Pavia, poniamo, se lo scopo è quello di poter parlare di iniziative italiane determinanti per l'avvio dell'impresa.

È ciò che precisamente fece invece Antonio Monti, negli anni trenta di questo secolo, mettendo tutti in un fascio ingegneri illustri come Luigi Negrelli, Pietro Paleocapa, Edoardo Gioia, uomini importanti come il conte Luigi Torelli e come il banchiere triestino Pasquale Revoltella ¹⁾ per aver modo di parlare di glorie italiane.

Si ritrova invece, quello studioso ipotetico, a dover occuparsi di

*) Professore all'Università di Trieste.

¹⁾ A. MONTI, *Gli Italiani e il Canale di Suez*, «Istituto per la storia del Risorgimento italiano», Roma 1937.

Gli accenni, nel libro del Monti, al Revoltella, sono genericissimi. L'A. non entra minimamente nel merito dell'attività del finanziere triestino nell'impresa del Canale. Il R. viene citato solo in quanto corrispondente epistolare del Torelli e del Paleocapa.

una pagina molto interessante di storia politica, economica e marittima di Trieste, che però è storia dell'Austria e non di un'Italia preunitaria (quindi ancora in *fieri*) la quale al progetto del Canale parteciperebbe per il versante anagrafico e culturale, per quello della lingua d'uso se non per quello professionale e politico degli uomini di cui si è fatto cenno.

E quanto alla imprenditoria, alla finanza ed all'armamento triestini, molto sensibilizzati fin dagli anni attorno al 1840 al progetto del Canale ed ai problemi connessi a possibili realizzazioni vantaggiose per il porto franco di Trieste, è ovvio che si devono tenere costantemente presenti – cosa che finora si è fatta in misura molto ridotta – una cornice austriaca e, ad essa correlata per le implicazioni politiche e diplomatiche, una europea e, semmai, cosmopolitica ²⁾).

Direi che nessun libro recente meglio di quello dello studioso americano Ronald E. Coons su *I primi anni del Lloyd austriaco. Politica di governo a Vienna ed iniziative imprenditoriali a Trieste (1836-1848)* ³⁾ riesce persuasivo di questa verità.

È stato scritto che la storiografia italiana su *Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez* ⁴⁾ è particolarmente carente. Ciò è vero; o meglio *era* vero. L'osservatorio italiano come rappresentato negli anni 1930-40 dal Monti e da Angelo Sammarco, per non parlare di Edoardo Bordignon ⁵⁾, non esiste oggi più; ma ad esso si è fatto per troppo tempo riferimento d'obbligo. Infatti, fuori dalla tematica dell'apporto italiano,

²⁾ G. STEFANI, *Il Lloyd Triestino 1836-1936. Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, Verona 1938.

AA.VV., *Il Lloyd Triestino 1836-1986. Contributo della storia del cinquantennio 1936-1986*, Trieste 1986.

G. CERVANI, *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento. Figure e problemi*, «Civiltà del Risorgimento», Udine 1969.

G. CERVANI, *Stato e Società a Trieste nel secolo XIX. Problemi e documenti*, «Università di Trieste», Udine 1983.

³⁾ R.E. COONS, *I primi anni del Lloyd austriaco. Politica di governo a Vienna ed iniziative imprenditoriali a Trieste (1836-1848)*, «Civiltà del Risorgimento», Udine 1982. Traduzione dall'edizione inglese *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, «Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte – Mainz», Wiesbaden 1975.

⁴⁾ G. LO GIUDICE, *Trieste, l'Austria e il Canale di Suez*, Catania 1979.

⁵⁾ MONTI, *op. cit.*; dello stesso, *Gioia e il contributo italiano alla costruzione del Canale di Suez*, «Nuova Antologia», Firenze 1939.

ben poco si conosceva in Italia dei fondi del H.-H.-und Staats Arkiv di Vienna (fondo *Suezkanal*) e la partecipazione dell'Austria non veniva adeguatamente studiata (insufficiente la visione di una politica organica di essa in proposito; solo le figure del Metternich, del Bruck, e – ma meno – del Kübeck, studiate un po' meglio). Non si parli poi dei finanzieri della «Leipziger Gesellschaft» di Lipsia (Albert Dufour-Féronce, Ludwig Sellier) ben poco conosciuti tranne che dal Sammarco e da qualche altro. Del resto nemmeno l'archivio della «Compagnie financière de Suez» si può dire fosse stato consultato da studiosi italiani per approfondimenti che andassero oltre il settoriale ⁶⁾.

In questo dopoguerra (ma l'arco di tempo è ormai di più di quarant'anni) si può far riferimento in Italia per l'argomento del Canale, agli studi di Umberto Corsini ⁷⁾, del sottoscritto ⁸⁾, di Giuseppe Lo Giudice ⁹⁾, di Paolo Maltese ¹⁰⁾, della Zara O. Algardi ¹¹⁾, del gruppo vicino

A. SANMARCO, *Luigi Negrelli, il creatore di Suez*, Roma 1926;

– *Luigi Negrelli. La mirabile vita del creatore del Canale di Suez*, Roma 1937;

– *La verità sulla questione di Suez*, «Oriente moderno», 1939 (I);

– *Suez. Storia e problemi*, Milano 1943;

E. BORDIGNON, *Luigi Negrelli: Suez*, Venezia 1941.

⁶⁾ G. CERVANI, *Il «Voyage en Egypte» di Pasquale Revoltella. 1861-1862, «Alut»*, Trieste 1962.

⁷⁾ U. CORSINI, *La questione del Canale negli orientamenti politici del Governo di Vienna in Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, «Società di studi trentini di scienze storiche», Trento 1969, pp. 67-96.

⁸⁾ CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, cit. Dello stesso:

– *Un aspetto della vita economica triestina di cento anni fa, attraverso le carte del barone P. Revoltella relative al Canale di Suez*, «Rassegna storica del Risorgimento», IV (1952);

– *L'economia triestina e il Canale di Suez nelle lettere del barone Pasquale Revoltella* in «Problemi del Risorgimento triestino», vol. III, Trieste 1953.

⁹⁾ Vedi nota 4.

¹⁰⁾ P. MALTESE, *Storia del Canale di Suez. L'Egitto e il Canale 1833-1956*, Milano 1978.

¹¹⁾ Z.O. ALGARDI, *Il Canale di Suez nelle prospettive dell'Ottocento e nella visione idealistica di Luigi Negrelli* in *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, «Società di Studi trentini», citato, pp. 117-131;

– *Luigi Negrelli e l'Europa. Il Canale di Suez*, «Quaderni di storia», Firenze 1988.

alla «Società di studi trentini di scienze storiche (Gualtiero Adami, Vittorio Zignoli)¹²⁾, nonché del Coons¹³⁾. Un cenno a parte meritano i due volumi su *Luigi Negrelli ed il Canale di Suez nelle carte del fondo Maria Grois Negrelli (1846-1858)* pubblicati da Francesco A. Scaglione nel 1971¹⁴⁾. Si tratta, in quest'ultimo caso, di una pubblicazione di grande importanza, sia sul piano generale del contrasto tra Maria Grois Negrelli e la Compagnia del Canale, sia per la tematica della partecipazione degli ambienti economici, finanziari e marittimi triestini al grande affare; e specialmente per la figura di Pasquale Revoltella, dalle carte del quale, del resto, provengono le lettere che in numero di 261 costituiscono oggi quasi un particolare *fondo Revoltella* (si tratta di un suo copialettere) dentro i documenti dell'archivio Grois Negrelli¹⁵⁾. Lettere che, pubblicate nei due volumi curati dallo Scaglione, hanno ampliato di molto, e per molti aspetti, il campo del conosciuto.

Ma per quanto attiene al Ministero degli Affari Esteri italiano, non si può dire che gli studiosi dell'argomento possano proclamarsi soddisfatti per il fatto che le carte del *fondo* Grois Negrelli, acquistato dal Ministero stesso nel lontano 1932 (su proposta dell'ambasciatore C. Alberto Straneo, allora ambasciatore a Vienna), siano rimaste, di fatto, sconosciute e inconsultabili fino al 1971 quando lo Scaglione pubblicò i volumi suddetti. Prima le carte stavano accatastate in quattordici cartoni depositati negli archivi ministeriali¹⁶⁾. Si può ben dire che si è trattato per tanti anni di una operazione privata o quasi, perché nota praticamente soltanto all'autorevole Sammarco, direttore dell'Istituto

¹²⁾ G. ADAMI, *L'ingegnere Luigi Negrelli* in *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, «Società di Studi trentini», citato, pp. 1-44.

V. ZIGNOLI, *Effetti politico economici dell'apertura del Canale di Suez* in *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, «Società di studi trentini», citato, pp. 45-66.

¹³⁾ Vedi nota 3.

¹⁴⁾ F.A. SCAGLIONE, (a cura di), *Luigi Negrelli e il Canale di Suez. Carte del Fondo Maria Grois Negrelli*, «L'Italia in Africa». Ministero Affari Esteri, Vol. IV, tomi I e II, Roma 1971-1972 (con due saggi introduttivi dello Scaglione).

¹⁵⁾ SCAGLIONE, *op. cit.*, tomo I, pp. XIX-XX: «Un documento molto importante [...] è un copialettere del Revoltella con molti fogli mancanti, intitolato «Suez», che racchiude le 261 lettere che vanno dal 19 ottobre 1858 al 31 dicembre 1859. [...] Questo copialettere costituisce una fonte preziosa di notizie di grande interesse [...] è motivo di rammarico il non aver trovato anche i copialettere precedenti e seguenti.

¹⁶⁾ SCAGLIONE, *op. cit.*, I, p. XIII.

d'Egitto, il quale avrebbe trattenuto comunque presso di sé, mentre era in vita parecchie carte del fondo Grois Negrelli ¹⁷⁾.

Ciò nulla toglie tuttavia al fatto che lo Scaglione con i suoi saggi introduttivi ai due tomi delle carte Grois Negrelli ha recato un contributo di studio molto valido alla questione della realizzazione del Canale. Seppure egli mostri di ignorare che parecchi dei documenti relativi al 1859-60 erano già stati pubblicati dal Cervani nel 1962 ¹⁸⁾, e citi comunque pochissima bibliografia, egli ha tuttavia compreso l'importanza che, con il Negrelli – e, certo da una prospettiva diversa – il commerciante e banchiere triestino ha avuto per la storia della presenza austriaca nell'impresa del canale di Suez; presenza dell'Austria e presenza dei gruppi finanziari triestini, naturalmente, come si vedrà ¹⁹⁾.

* * *

Trieste afferma infatti nella prima metà dell'Ottocento, nel modo più significativo e fortunato, il suo rango di primo porto dell'Impero austriaco e di portofranco che fa sentire il peso della propria marineria e della propria intraprendenza sul mare. La città continua ad essere –

¹⁷⁾ *Ivi*, I, pp. XV-XVI. Vedi anche SAMMARCO, *Suez. Storie e Problemi*, cit., p. 63.

Le carte in questione comunque sono oggi reperibili presso l'«Istituto per l'Oriente» di Roma, dove è stato depositato, dopo la sua morte avvenuta nel 1948 anche un fondo Sammarco, molto ricco di documentazione (Lo GIUDICE, *op. cit.*, p. 11).

¹⁸⁾ CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato.

¹⁹⁾ SCAGLIONE, *op. cit.*, tomo I, p. XX:

«Comunque, anche se il copialettere di cui disponiamo copre soltanto un breve tratto del lungo arco di tempo in cui il Revoltella fu al centro dei rapporti Compagnia-Austria, tuttavia esso è di grande utilità perché riguarda un periodo di grande interesse, quale quello che precedette e seguì immediatamente la costituzione della Compagnia, avvenuta il 15 dicembre 1858».

Ma il Revoltella, che lo Scaglione conosce – osserviamo – è solo quello che a lui è noto attraverso le lettere contenute nel fondo Grois Negrelli. Scaglione ignora che il Revoltella non inizia una «collaborazione» con «gli esponenti più alti del Governo austriaco» dopo la morte del Negrelli, ma che egli invece era in rapporti, con gli organi di Governo, da molti anni; così come era amico di antica data del Bruck; era in parallelo con lui che il Revoltella aveva scalato a Trieste successivamente tutte le posizioni di potere economico, finanziario e politico a partire dal 1821.

dopo l'ascesa iniziata nel secolo precedente come porto franco (istituito da Carlo VI nel 1719)²⁰⁾ – la matrice feconda di uomini di alta tempra nel campo commerciale, marittimo, assicurativo ed industriale: i Catrarro, i Carciotti, i Morpurgo, i Reyer, i Bruck, i Parente, i Panfilli, i Giannichesi, i Tonello, gli Strudthoff (e, su di un piano politico, da aggiungere il conte Francesco Stadion, governatore di Trieste dal 1841 al 1847); uomini di varia estrazione e provenienza, i quali devono essere però riguardati come i benemeriti dello sviluppo della città adriatica nel secolo scorso, come i creatori delle strutture moderne del grande porto dell'Austria²¹⁾.

Quello che nei sansimoniani della cerchia dell'Enfantin era gusto degli affari giustificato da un fervoroso slancio quasi religioso, a Trieste si presenta, in misura spiccata, come un'*etica* del guadagno legata però ad una severa concezione della vita e dell'agire nel concreto²²⁾. Vigorose, e riscontrabili nella ricca memorialistica esistente²³⁾, sono le spinte stimolatrici che operano nell'ambiente borghese-mercantile della città. Si intende dire che Trieste sembra raggiungere allora i livelli più alti della sua fortuna mercantile ed emporiale, in linea con lo sviluppo commerciale e marittimo di altri porti di rilievo dell'Europa; ma l'idea della città «porto franco», della città «fiera», va scomparendo *general-*

²⁰⁾ G. CERVANI, *Il Litorale austriaco dal Settecento alla «Costituzione di dicembre» del 1867*, «Università di Trieste», Udine 1979.

²¹⁾ G. STEFANI, *Il Centenario delle Assicurazioni Generali 1831-1931*, Trieste 1931, *passim*.

STEFANI, *Il Lloyd triestino 1836-1936*, citato, *passim*.

CERVANI, *Stato e Società*, citato, *passim*.

L.G. SANZIN (a cura di), *Nel primo centenario della Riunione Adriatica di Sicurtà (1838-1938)*, Trieste 1938, *passim*.

²²⁾ G. CERVANI, *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento*, citato.

²³⁾ G. BRODMANN, *Memorie politiche economiche della città e territorio di Trieste, della penisola d'Istria, della Dalmazia fu veneta, di Ragusi e dell'Albania ora congiunti all'impero austriaco*, Venezia 1821.

G.G. SARTORIO, *Memorie*, Trieste 1866, (II ed. a cura e con prefazione di Giani Stuparich, «Edizioni dello Zibaldone», Trieste 1949).

G. CAPRIN, *I nostri nonni. Pagine di vita triestina dal 1800 al 1830*, Trieste 1888.

G. CAPRIN, *Tempi andati. Pagine di vita triestina dal 1830 al 1848*, Trieste 1891.

L. LORENZUTTI, *Granellini di sabbia*, Trieste 1907.

A. de BERSA, *Il Consiglio decennale 1850-1865*, Trieste 1887.

mente, o è già scomparsa in Europa, mentre a Trieste (e ciò durerà fin oltre la metà del secolo) continua a mantenersi nella sua formula emporiale ancor quasi settecentesca²⁴): importare merci, manipolarle, riesportarle. La città sembra quasi un'eccezione alla regola. Si tratta di una particolarità che accennerà a modificarsi con il preponderare progressivo del commercio di transito e quindi di una funzione intermedia-trice e non più emporiale del porto²⁵).

Se fare la storia di Trieste per il periodo che comprende la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento, significa fare storia di una società borghese-mercantile e di una città la cui prosperità si deve in misura determinante alla sua condizione di porto franco privilegiato dell'Austria ed alla sua robusta situazione economica e commerciale raggiunta in tempo relativamente breve, è da dire che per Trieste si è creata una sorta di mito che riguarda precisamente la categoria del «mercantile» intesa come chiave «unica», sostanzialmente, per aprire alla comprensione della vicenda storica di una città emporio. Categoria valida indubbiamente, ma che in un'applicazione non articolata rischia di diventare, sul piano interpretativo, elemento che appiattisce e riduce a «grossolanamente materiale» la fisionomia di una società e dei gruppi in essa operanti; fisionomia che va riconosciuta invece come mobilissima, mutevole, sfumata e «culturalmente» interessante, se per cultura si intende l'intellettualizzazione che una tale società seppè fare di se stessa nel corso del tempo necessario per acquistare peso economico e rango cittadino²⁶).

Tutto ciò ha fatto sì che l'acquisizione da parte degli storici «triestini» di una sensibilità più aperta alla comprensione «effettiva» della

G. STEFANI, *Trieste e l'Austria dopo la Restaurazione*, «Archeografo Triestino», Trieste 1940-1941.

L. GASPARINI (a cura di), *Ventuno autori. Impressioni su Trieste (1793-1887)*, «Edizioni dello Zibaldone», Trieste 1951.

O. de INCONTRERA, *Trieste e l'America (1782-1830 e oltre)*, «Edizioni dello Zibaldone», Trieste 1960.

R. DOLLOT, *Les journées adriatiques de Stendhal*, Paris 1929.

R. DOLLOT, *Trieste et la France (1702-1958). Histoire d'un Consulat*, Paris 1961.

²⁴) CERVANI, *Stato e Società a Trieste*, citato, p. 19.

²⁵) N. SALVI, *La crisi di trasformazione dell'emporio di Trieste in porto di transito (1856-1865)* in *La crisi dell'Impero austriaco dopo Villafranca*, Trieste 1961.

²⁶) CERVANI, *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento*, citata, p. 14 ss.

società borghese e mercantile cittadina nella sua crescita ed espansione a cavallo del Settecento e del primo Ottocento, avvenisse piuttosto tardi, e che la tematica dei problemi affrontati rimanesse a lungo limitata, o solo occasionalmente riferibile a motivi che oggi, viceversa, sono diventati pacifici nell'interpretazione.

Di questo diseguale procedere della pubblicistica storica in varie fasi di sviluppo (l'epoca del crescere «vertiginoso» e cosmopolitico della città, gli anni delle lotte irredentistiche ed antiaustriache, e poi ancora l'epoca più vicina a noi fra le due guerre) si ha la riprova nell'insistenza, che è durata troppo a lungo, su alcune teorizzazioni generiche e su certe tipiche schematizzazioni astratte (nazionalità e antinazionalità; materialità dei traffici commerciali e «spiritualità» della cultura; animo mercantile e povertà letteraria; tradizione municipale autonomistica identificata – nella storiografia locale nazionalistica alla Attilio Tamaro²⁷) – con italianità; e, in contrapposto, lealismo austriaco fatto uguale ed anti-italianità); così come se ne ha un'ulteriore riprova nella constatazione di una sostanziale mancanza di approfondimenti critici da parte dell'accennata storiografia «patriottica» nella direzione dei gruppi economici e sociali che, nei periodi di tempo che qui interessano, si vennero configurando a Trieste come «ceto» ben definito, anche se di recente formazione.

Ceto che si è trovato in *collusione di interessi* – il più delle volte – con la burocrazia e le autorità di Governo, ed in contrasto frequente invece con l'ambiente cittadino – patrizio e «proprietario» – dell'antico Comune pre-emporiale in via di dissoluzione già nel Settecento; e, naturalmente, raramente in contrasto al proprio interno di ceto «corporativo» e capitalistico, dove solo eccezionalmente insorgevano divergenze di interessi – al di là del normale fatto concorrenziale – fra negozianti, gruppi armatoriali e assicuratori. Si può precisare, d'altro canto, che la «mitologia» della *mercantilità*, di cui si è fatto cenno, è antica e di duplice derivazione. Data dalla fine del secolo XVIII, quando avvenne una prima soddisfacente integrazione fra gli antichi cittadini e gli elementi mercantili (organizzati anche – non si dimentichi – nelle loro comunità etnico-religiose; fatto questo che deve essere considerato come una caratteristica della Trieste emporiale); e quando si formò, in questo incontro-scontro, una società civile, attiva e – contrariamente a certe apparenze – non molto scompensata; *cosmopolita* per estrazione e

²⁷) *Ivi*, p. 15. Vedi anche COONS, *op. cit.* passim.

mentalità, ma parlante italiano (all'inizio per uso di piazza, ma poi per naturale e spontanea accettazione culturale), in fase di acquisire, insieme, cultura ed una precisa e piuttosto compiaciuta coscienza di sé ²⁸). Si tratta di una mitologia su questa società che, da un lato, si rifà all'ideologo e patrizio triestino Antonio de Giuliani per quel che riguarda l'ottimismo avveniristico sul futuro dell'emporio: «a Trieste – egli scriveva nel 1785 – venga l'uomo di riflessione a meditare sopra il modo con cui nascono e si formano le città: a Trieste venga il Ministro e compiacersi negli'effetti delle solitarie operazioni del suo gabinetto; il legislatore ad apprendere l'arte di servirsi degli uomini per condurli loro malgrado ad una felice esistenza [...]. Una popolazione composta di varie nazioni, ed in parte di fuggitivi, di banditi, di micidiali e bisognosi stranieri, vive pur quivi tranquilla per nessun'altra ragione, se non perché l'uomo nato per essere agitato, vi trova nell'innocente e facile esercizio della sua industria la sua felicità e contentezza» ²⁹). Dall'altro lato, si rifà, quella mitologia, al patrizio Domenico Rossetti, posteriore di poco al de Giuliani, promotore benemerito di fervore per gli studi patrii nella sua città (per tanti versi così «materialistica» e certamente non attenta ad ascoltare la lezione della storia e della tradizione), il quale vedeva la realtà nuova commerciale e marittima dell'emporio innestarsi felicemente sul tronco municipale autonomistico di Trieste (fondato sulle franchigie e sul diritto storico).

Carattere mercantile e volto mercantile di una società, *mercantilità* dunque, quasi come segni anagrafici nativi che, tra la fine del Settecento, l'epoca della dominazione francese, ed il ritorno dell'Austria nelle terre della Giulia – con la restaurazione – vengono tirati in ballo o in quanto si voglia, secondo la filosofia illuministica dell'utile, esaltarli come tratti altamente positivi, o in quanto si pensi quasi di volerli correggere ed ingentilire.

Quell'aggettivo *mercantile*, insomma, restò per lunghissimo tempo il presupposto per ogni allusione che si volesse fare, in positivo o in negativo, alla società del porto franco triestino da politici, da economisti, da uomini di affari e da viaggiatori attenti. Molto felicemente già nel 1807 il conte Charles-Albert de Moré de Pontgibaud scriveva dalla Francia al fratello Giuseppe il quale, esule di fronte alla rivoluzione

²⁸) CERVANI, *La borghesia triestina*, citata, p. 15 e pp. 54-55.

²⁹) A. de GIULIANI, *Riflessioni sul porto di Trieste* (a cura di G. Stuparich), «Edizioni dello Zibaldone», Trieste 1950, pp. 60-65.

francese, si era fatto commerciante nella piazza di Trieste con il nome borghesissimo di Labrosse – evidenziando come positivo il fatto che egli avesse la possibilità di vivere e tenere casa di commercio in una Trieste, che era da considerarsi come una città di «pionieri», abitata da uomini accorsi in essa dalle più svariate terre per «rifarsi un'esistenza», e lì affratellarsi «nel duro lavoro che compiono, all'ombra del caduceo di Mercurio e del tridente di Nettuno». Al nobile francese, che era stato anche combattente per la libertà degli Stati Uniti d'America, Trieste si configurava come «la Filadelfia d'Europa», come la città tipica, appunto, dei «pionieri del nostro vecchio continente», come il «porto in cui i naufraghi trovavano ricetto ed una nuova promettente vita» ³⁰).

* * *

Se questo tipo di intellettualizzazione della fisionomia di una società di recentissima formazione era potuto avvenire già nel corso del tardo Settecento e poi in epoca napoleonica, non è difficile pensare che – non sopravvenendo ulteriori ribaltamenti nella situazione economica della città – il concetto di una Trieste come quello di una città dal volto squisitamente mercantile avrebbe continuato a perpetuarsi come *cliché* indiscusso per indicare l'emporio anche nel corso della felice ascesa di esso nell'Ottocento.

Vero che lo storico Pietro Kandler, nel 1864, avvertiva la forzatura insita in quella qualificazione, quando scriveva che quella voce di *provincia mercantile*, o di città mercantile «non era stata applicata a Trieste per indicare l'occupazione (quasi fosse un connotato esclusivo) degli abitanti; ma per alludere invece alla destinazione di essa secondo le intenzioni del Governo, alla «missione» della città in funzione degli interessi dello Stato, «al servizio mercantile del quale l'Emporio era stato posto» ³¹). Ma resta che la mitizzazione nel senso indicato fu invece larghissimamente operativa nella storiografia sulla città adriatica. Che Giacomo Casanova qualificasse, nella seconda metà del Settecento, come società di recente «pretesa» la nascente borghesia commer-

³⁰) de INCONTRERA, *Trieste e l'America*, citato, pp. 99-101.

³¹) CERVANI, *Stato e Società a Trieste*, citato, pp. 17-18.

ziale triestina ³²⁾, o che il conte Carlo di Zinzendorf, già governatore di Trieste, ed Antonio Pittoni, già suo direttore di polizia ³³⁾ ne filtrassero verso la fine del secolo i tratti mondano-affaristici nel loro carteggio (ma con l'acutezza di chi ben conosceva la portata del fenomeno commerciale rappresentato dall'emporio), o che Trieste andasse acquistando agli occhi di contemporanei curiosi, letterari e viaggiatori come Giuseppe Lavallée ³⁴⁾ e René Chateaubriand ³⁵⁾, e più tardi Stendhal ³⁶⁾ volto esotico e colori di risonante e cosmopolitico bazar, è l'indice significativo di un *topos* diffuso.

Ma «liberista», autoritaria, dura nel lavoro, severa e insieme moderatamente epicurea, la società triestina sarebbe venuta precisando il suo volto complesso nel corso del secolo XIX all'interno di un sistema sociale già ben integrato e, per altro, solo relativamente aperto. Società liberista, ma che in tutte le sue iniziative commerciali e finanziarie di rilievo sarebbe ricorsa allo Stato. Città «liberista», ma che si colloca molto agevolmente dentro la cornice dell'apparato centralistico viennese ³⁷⁾.

Operosa e capace, la borghesia triestina (o a Trieste comunque presente) conoscerà il termometro dei tempi, ma quel termometro se lo leggerà, spesso, secondo ciò che vorrà leggervi. E se è vero che – come precisava il Kandler – la destinazione mercantile di Trieste e del Litorale al commercio non voleva dire che tutto a Trieste facesse «casa di commercio e banco», è vero anche che il rispettabile ceto dei negozianti che si riconoscevano nella Borsa mercantile (poi, dal 1855, Camera di Commercio), della destinazione mercantile pensata in termini governativi per la città si faceva blasone e puntello per ogni richiesta avanzata sul piano del privilegio e delle concessioni in esclusiva, di natura assicu-

³²⁾ C. CURIEL, *Trieste settecentesca*, Palermo 1922, pp. 160-175.

C. PAGNINI, *Casanova a Trieste*, «Società di Minerva», Trieste 1976.

³³⁾ A. TAMARO, *Fine del Settecento a Trieste. Lettere del barone P.A. Pittoni (1782-1801)*, «Archeografo Triestino», Trieste 1943.

³⁴⁾ *Voyage pittoresque et historique de l'Istrie et de la Dalmatie rédigé d'après l'itinéraire de L.F. Cassas par Joseph Lavallée*, Paris 1802.

³⁵⁾ R. CHATEAUBRIAND, *Itinéraire de Paris à Jerusalem* in *Oeuvres complètes*, Paris 1831, vol. VII, p. 5.

³⁶⁾ DOLLOT, *Trieste et la France*, citato, pp. 177-191.

³⁷⁾ E. APIH, *La società triestina fra il 1815 ed il 1848* in *Italia del Risorgimento e mondo danubiano balcanico*, Udine 1958, p. 31.

rativa ed armatoriale. Blasone che si trovava poi, in loco, ad essere piacevolmente «nobilitato» dalla ostentazione del successo e della ricchezza conseguiti.

Gli uomini di cui si è fatto cenno, infatti, che pure spingono ai livelli ambiziosi che si è detto lo spirito di intraprendenza esaltando al più alto grado le propensioni dell'emporio, non sembrano tuttavia quadrare, generalmente, mai perfettamente con il *cliché* del grande banchiere moderno di tipo europeo occidentale franco-inglese diventato ormai un modello, e ciò anche se ad esso attingono, in qualche modo, esempio per emulazione ed aggiornamento.

Uomini come Stendhal non hanno avuto neanche il tempo di calarsi, per dir così, nell'atmosfera di Trieste, di capire la moralità laica e civile di personaggi come, per esempio, un Giovanni Guglielmo Sartorio, negoziante che era di casa in ogni città dell'Europa e dell'America, ma che – lo ha scritto benissimo Giani Stuparich – per quanto vero cittadino del mondo e specchio verace del «cosmopolitismo» della società borghese triestina, restava affondato con le radici del sentimento, con la fierezza di un figlio, nella sua città. «Lontano, nei più diversi paesi del mondo dove lo chiamino gli affari della sua casa o la sua attività mercantile o il suo divertimento, egli non dimentica mai Trieste. Trieste è la base, il fondaco, il porto in senso lato, la meta ultima. A Trieste egli si raccoglie. Qui egli ha ancorato il suo scrittoio, la sua famiglia, la sua pace»³⁸). Ed era cattolico ed osservante anche, si badi bene, il Sartorio, ma di un sentire religioso privo di bigottismo che è anche oggi caratteristica moderna e valida della città adriatica.

Per Stendhal, console a Trieste per pochi mesi dal 1830 al 1831, Trieste era solo il posto dove si veniva *faire fortune*, e di cui egli poteva anche dire – con colorismo un po' altezzoso – che vi si sentiva le *voisinage de la Turquie*. *Je touche ici à la barbarie* era in sostanza la conclusione significativa e rivelatrice del suo giudizio sulla città³⁹).

Ma se di fortuna si vuol parlare, si deve ribadire che la fortuna propria di Trieste si rivela nei primi decenni dell'Ottocento secondo una doppia immagine: quella di una città «Filadelfia d'Europa», abitata da una borghesia cosmopolita, e insieme quella di una città dai secolari diritti pattuiti con i Signori di Casa d'Austria – così almeno i triestini amavano credere e cercavano di far credere – la quale costantemente

³⁸) SARTORIO, *Memorie*, citate, p. IX.

³⁹) DOLLOT, *Trieste et la France*, citato, pp. 186-187.

quei diritti avrebbe sempre rispettato nel corso dei secoli ⁴⁰). Storia insomma di una Trieste vista piuttosto come una città *con* l'Austria che come una città *nell'*Austria ⁴¹).

* * *

Sono, tutte queste, certo, raffigurazioni piuttosto di maniera, ma espressive comunque della *forma mentis* dei ceti mercantili di Trieste nel periodo della rapida trasformazione industriale dell'Europa; quando avevano preso avvio la navigazione a vapore e la costruzione delle reti ferroviarie; quando andavano imponendosi le grandi banche collegate internazionalmente e quando i traffici stavano diventando, nell'Europa capitalistica di allora, mediterranei e mondiali.

Sorgono allora a Trieste le grandi Compagnie di assicurazione. Si tratta delle Assicurazioni Generali (1831), del Lloyd austriaco degli assicuratori (1833) ⁴²), della Riunione Adriatica di Sicurtà (1838); e con esse, del Lloyd della navigazione a vapore (1836), cioè del Lloyd Austriaco oggi Lloyd Triestino. È il momento che Giuseppe Stefani ha indicato come il «grande decennio di Trieste» ⁴³) e che lo Stuparich ha descritto anche come il periodo del «pullulare» delle case commerciali, delle case di spedizioni, delle società assicuratrici ⁴⁴).

Orbene, come si è potuto accennare ad una tipologia di negozianti triestini che dalla fine del Settecento specializzano la loro casa di commercio nella pratica del traffico commerciato, dell'attività bancaria e spesso anche dell'assicurazione, si deve dire che nell'Ottocento a Trie-

⁴⁰) P. KANDLER, *Storia del Consiglio dei Patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1809*, Trieste 1858, (II ed. con introduzione di G. Cervani, Trieste 1972).

⁴¹) Per la correlazione fra i concetti di «austriacità» di Trieste, di *Unmittelbarkeit* della città e di Trieste come *Hansestadt* politica vedi G. CERVANI, *Tradizione autonomistica e destinazione statale asburgica di Trieste* (estratto dell'introduzione a P. KANDLER, *Storia del Consiglio dei Patrizi*, citato, p. 25).

⁴²) Cioè il «primo» Lloyd, voluto dal Bruck e dagli altri commercianti interessati della piazza; quello che avrebbe dovuto – sul modello dei Lloyds di Londra – fornire tempestive notizie sulla navigazione e sulle operazioni nei vari centri commerciali d'Europa. Vedi CERVANI, *Stato e Società*, citato, pp. 37-38 e STEFANI, *Il Lloyd Triestino*, citato, p. 75.

⁴³) STEFANI, *Il Lloyd Triestino*, citato, pp. 115-156.

⁴⁴) SARTORIO, *Memorie*, citate, p. VII.

ste il settore economico che per primo ebbe a ricostituirsi ed a precisarsi fu quello dell'assicurazione.

Durante il periodo napoleonico tutto l'impianto commerciale di Trieste era andato in crisi e con esso anche l'industria delle assicurazioni marittime. Ma nel 1817 – come annota il Coons ⁴⁵⁾ – nonostante i problemi propri della monarchia e quelli propri di Trieste, commercio e traffici avevano progredito a dispetto delle difficoltà. E difatti, nel 1817 Trieste contava nove compagnie di assicurazione specializzate nell'assicurazione marittima, con un capitale azionario complessivo di tre milioni di fiorini, cifra cospicua – come scrive lo Stefani – se si pone mente all'estrema difficoltà che in quegli anni il credito incontrava nell'organizzarsi, specialmente in Austria. Nel 1824, comunque, a Trieste le compagnie erano diventate tredici e nel 1832 una ventina, diciotto delle quali specializzate in assicurazioni marittime ⁴⁶⁾.

E si è ancora, si badi bene, in un periodo di tempo che precede l'entrata in azione di quelli che saranno i colossi dell'industria assicuratrice triestina; anche se alcune cospicue firme erano già emerse nel campo dell'attività di assicurazione della prima metà dell'Ottocento: come l'«Azienda Assicuratrice» e come l'«Adriatico Banco di Assicurazioni», che precedono di poco nel tempo il costituirsi delle due accennate compagnie di assicurazioni tuttora esistenti a Trieste.

Nella maggior parte dei casi però, in quel secondo decennio dell'Ottocento, i capitali sociali non superavano ancora alcune centinaia di migliaia di fiorini, e gli assicurati erano, non di rado, gli stessi azionisti, «molti dei quali interessati contemporaneamente in diverse società»; tanto che la Deputazione di Borsa aveva rilevato – come riporta Luciano Sanzin, autore di un volume celebrativo del centenario della «Riunione Adriatica di Sicurtà» ⁴⁷⁾ – che le assicurazioni della maggior parte delle compagnie triestine si potevano considerare «dirimpetto agli assicurati come assicurazioni mutue» ⁴⁸⁾.

Con l'estensione del campo della raccolta, con l'ampliamento ai rami multipli dell'intrapresa assicuratrice, comincerà l'epoca di avvio della grande società anonima nel complesso contesto della mobile e dinamica città adriatica.

⁴⁵⁾ COONS, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁶⁾ STEFANI, *op. cit.*, pp. 10-12.

⁴⁷⁾ Vedi nota 21.

⁴⁸⁾ SANZIN, *Nel primo centenario*, citato, p. 105.

Naturalmente non si possono fare qui altro che fugaci accenni, e si rinvia, per la storia delle «Assicurazioni generali» al volume di Giuseppe Stefani del 1931 ⁴⁹⁾, che reca preziosa copia di informazioni in proposito, pur trovando esso il suo evidente limite in un'idea di base che lo sorregge, e che è spesso «forzatamente» risorgimentale.

Ci sono delle figure emergenti e di fondamentale importanza nell'attività assicurativa delle quali, quando si tratta di queste realizzazioni finanziarie a Trieste, non si può non fare cenno. Ed una di queste figure sulle quali è il caso di soffermarsi è Giuseppe Lazzaro Morpurgo ⁵⁰⁾, goriziano di origine, nato nel 1759, proveniente da una famiglia di fabbricanti di tessuti, il quale, da giovane, a Trieste (dove si era trasferito) si dedicò alla mercatura; frequentò – per ferrarsi, egli negoziante, nelle conoscenze giuridiche – lo studio di un noto esponente della società triestina di fine secolo, Giacomo de Gabbiati (1744-1795), avvocato, attuario di Borsa, «illuminista» e letterato di qualche valore, considerato «l'oracolo dei negozianti», «l'eminenza grigia in *commercialibus* dell'Eccelso Governo del Litorale» ⁵¹⁾, autore anche – non si dimentichi – di un interessante *Progetto di legislazione circa le assicurazioni* che non mancò di influire sul pensiero di Lazzaro Morpurgo; il quale fu autore, a sua volta, negli anni dal 1830 al 1834 di una *Raccolta di osservazioni sulle assicurazioni marittime e sopra le sicurtà contro i danni ignei, fluviali, ed aerei e quelli sulla vita dell'uomo* ⁵²⁾; ciò che spiega gran parte dell'attività del personaggio nel campo dell'assicurazione. Suo scopo essendo però quello di uscire dal campo delle assicurazioni circoscritte ai rami dei trasporti marittimi, terrestri e fluviali, il Morpurgo si proporrà – seguendo il modello già largamente diffuso in Inghilterra – di introdurre anche l'assicurazione contro l'incendio e la grandine, e darà vita così, dopo alcune esperienze preparatorie, nel novembre 1822, a quell'«Azienda Assicuratrice» di cui si è detto ⁵³⁾. Era una compagnia a rami multipli (come il Morpurgo teorizzava, del

⁴⁹⁾ Vedi nota 21.

⁵⁰⁾ STEFANI, *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, citato, pp. 37-42.

⁵¹⁾ *Ivi*, p. 39. Vedi anche INCONTRERA, *op. cit.*, p. 19.

⁵²⁾ Trieste 1830.

⁵³⁾ STEFANI, *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, citato, p. 40.

Da osservare che l'Azienda poteva vantare un capitale di 500.000 talleri (corrispondente ad un milione di fiorini di convenzione), mentre normalmente il capitale delle altre compagnie operanti non si discostava dai 100-200.000 fiorini.

resto, nel suo lavoro citato), che si proponeva di aprire direzioni territoriali a Trieste, Venezia e Milano; e che stabiliva agenzie a Vienna, Praga, Budapest, Salisburgo, Lubiana, Graz, Udine, insomma in tutti i *Länder* austriaci e nel Lombardo Veneto ⁵⁴).

Il passo successivo di Lazzaro Morpurgo sarebbe stata una compagnia ancor più ambiziosa, a rami multipli e con obiettivi europei. Il 26 dicembre 1831, sempre per sua iniziativa, sarebbero state fondate le «Assicurazioni Generali austro-italiche».

* * *

La denominazione per la nuovissima compagnia veniva tratta da quella della compagnia francese delle «Assurances Générales» ed indicava espressamente in quell'aggettivo «generali» la volontà – prima fra tutte le compagnie di Trieste e d'Italia – di operare effettivamente in ogni ramo di assicurazione. A Venezia veniva stabilita anche una direzione speciale per il Lombardo-Veneto. La compagnia si proponeva una durata insolitamente lunga (36 anni), laddove allora la media delle assicuratrici non superava i sei-sette anni ⁵⁵). Il capitale era di ben duemila azioni da mille fiorini l'una. Gli uomini eletti alle cariche sociali, tutti di rilevante peso economico, sociale e finanziario: Giovanni Ernesto Ritter de Zahony (1782-1838), primo presidente della Compagnia (tedesco di Francoforte sul Meno, di antica famiglia luterana, venuto a Trieste dopo aver soggiornato a Londra ed a Malta, proprietario di casa di commercio e raffineria di zuccheri a Gorizia); accanto a lui, quali direttori, uomini di affari che rispondevano al nome di Samuele Minerbi, Marco Parente, Antonio Seipelt, Giuseppe Springer; e personaggi di spicco nella piazza come Beniamino Cusin, Caliman Minerbi, Alessio Paris, Giovanni Ralli, Giovanni Guglielmo Sartorio, Michele Vucetich a fare da consiglieri di amministrazione; e ancora Augusto von Eichthal, Ermanno Luterath, Pasquale Revoltella, Giovanni Battista Scrinzi, Antonio Tichy, Leopoldo Mauroner, Sebastiano C. Rosenkart, Francesco Andrea d'Alcesti, Enrico de Hoeslin, George Moore ⁵⁶). Da

⁵⁴) Fatto importante: il primo congresso generale della Compagnia proclamò presidente Taddeo Reyer, allora all'apice della sua fortuna, e nella cui sfera operava ancora il Bruck.

⁵⁵) STEFANI, *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, citato, p. 47.

⁵⁶) *Ivi*, pp. 51-60 e p. 167 ss.

annotare infine i nomi di Samuele della Vida (di Ferrara, 1788-1879) per quarantaquattro anni direttore a Venezia; di Giambattista Rosmini, avvocato (di Rovereto, 1777-1847); e di Masino Levi (ferrarese pure lui, 1795-1879) stati per molti anni ai vertici della Compagnia, nel primo cinquantennio della sua attività.

L'etica professionale ufficialmente seguita nella compagnia e l'interpretazione che essa voleva dare di sé sembra trasparire dal testo di un foglio pubblicitario del 2 gennaio 1831: «La ognor crescente prosperità dell'austriaca monarchia – vi è scritto – ed il conseguente progressivo sviluppo dell'attività, ed industria nazionale cui non hanno potuto arrestare né le politiche oscillazioni, che agitarono per tanto tempo gran parte dell'Europa, né il morbo terribile, che minacciava di spopolarla; ma che grazie alla Divina Provvidenza, ed alle sapienti cure dei Governi fu pressoché domato, e mostra di ritornare alla sua scaturigine, fanno sentire la necessità di accrescere quegli istituti, che garantiscono, e consolidano all'operosità del commercio, e dell'industria cittadina i benefici loro risultati.

Fra questi istituti rivendicano per sé il primo rango gli stabilimenti di assicurazione.

Non teme per essi il negoziante, che gli adirati elementi gli involino in un solo giorno, in un'ora i frutti di annose occupazioni, d'improbe fatiche; per essi il proprietario, ed il capitalista sono tranquilli al pensiero di un incendio devastatore, che altrimenti distruggendo le loro proprietà distruggerebbe i loro comodi, e fors'ancor tutti i loro mezzi di sussistenza; per essi infine tutte le classi di persone indistintamente vengono poste in grado di promuovere, vivendo, la propria agiatezza, e rendere meno funesta nelle sue conseguenze agli oggetti più cari della loro affezione la stessa loro morte.

Noi abbiamo veduto sorgere in breve spazio di tempo nella nostra città assai rispettabili società di Assicurazioni marittime, alle quali il commercio deve la sua sicurezza.

Non così può dirsi finora degli altri rami di assicurazione [...]. La tanto importante assicurazione sulla vita dell'uomo non piantò ancora ferma radice fra noi, a frontecché la calcolatrice Inghilterra conti già oltre cinquanta stabilimenti di questa natura, e gli altri Stati seguano da molti anni il di lei esempio [...]. Essa procura i mezzi di sussistenza alle vedove, ed agli orfani, offre opportune risorse alla vecchiaia, garantisce doti, e scorte di prosperità ai figli, aumenta le rendite ai capitalisti, e possidenti, assicura ai creditori le loro pretese pel caso di morte dei loro

debitori, assume vitalizi, corrisponde pensioni, anticipa il godimento della proprietà diretta, mantiene l'agiatezza nelle famiglie [...].

Non avvi persona, qualunque siano la condizione, il sesso, l'età che non possa profittare dalle risorse, che questa istituzione le offre. L'operoso padre di famiglia non si scuote tanto al pensiero della morte, quando sa di avere assicurato a' suoi figli quella sussistenza, che lui vivente ricevevano dalle sue cure, e fatiche. Egli può a ciò provvedere in molte, e molte guise. L'assicuratore gliela offre tutte, ed egli sceglie quella, che meglio s'adatta alla sua situazione.

Il ricco fissa il proprio stato, il meno agiato lo migliora, e perfino colui che vive il giornaliero guadagno, può agevolmente con una regolata economia preparare a sé, ed ai suoi un avvenire più sereno [...]» ⁵⁷⁾.

Quanto detto per le «Assicurazioni Generali austro-italiche» va ripetuto, mutati i termini, per «la Riunione Adriatica di Sicurtà» che nasce nel maggio del 1838, e che richiama la figura di un assicuratore di genio pari a quello di Giuseppe Lazzaro Morpurgo cioè quell'Angelo Giannichesi greco di Zante ⁵⁸⁾, il quale per la nuova compagnia studiò, come ramo specializzato il rischio, quello dell'incendio e delle merci viaggianti, rivolto a mercanti che non fossero – come si era limitato a fare l'«Adriatico Banco di assicurazioni» – pure da lui fondato in precedenza, ed ora assorbito nel nuovo organismo, per operare nel campo cambiario e chirografario – quelli della piazza di Trieste ⁵⁹⁾. Anche nella «Riunione Adriatica» spiccavano uomini come un Ambrogio Ralli (di illustre famiglia, che in Grecia aveva a componenti patrioti e uomini di Stato), nato a Scio ed assicuratore a Trieste, come Caralambo Teodoropulo, originario delle isole Jonie, come Alessio Paris (addentro ugualmente alle Assicurazioni Generali), come Demetrio Catraro (fratello del più celebre Ciriaco, già presidente della Borsa), come Vita Salem, Giuseppe Antonio Lavison (nato nel 1790, presente a Trieste dall'epoca della rivoluzione francese), come Stamaty Zizinia, nato a Scio anche lui, nel 1804, titolare con il fratello di un'avviata casa di commercio ⁶⁰⁾.

A differenza delle Assicurazioni Generali, compagnia nella quale sembrava predominare l'elemento ebraico e tedesco accanto all'italiano,

⁵⁷⁾ *Ivi*, pp. 64-65.

⁵⁸⁾ SANZIN, *op. cit.*, p. 73.

⁵⁹⁾ *Ivi*, p. 80.

⁶⁰⁾ *Ibidem*.

la Riunione Adriatica si accreditava invece a Trieste come la compagnia nella quale era prevalente il capitale greco.

* * *

E, per passare al Lloyd austriaco, è da chiarire che la sua fondazione nel 1836, oltre che un atto competitivo di alto significato, costituì insieme la più rilevante iniziativa della finanza triestina nella prima metà dell'Ottocento; fu l'indice più chiaro dell'opportunità che si avvertiva a Trieste di creare una società più forte al posto della fungaia dell'armamento a vela (condizionato dal volume di affari delle singole case di commercio) degli anni precedenti.

Non che il periodo iniziale di attività della compagnia di navigazione triestina sia da considerarsi trionfale. Senza il sostegno dello Stato, senza l'intervento dei Rothschild l'impresa sarebbe potuta anche fallire, ma si tratta di una riserva che nulla toglie alla validità della grande iniziativa di allora, entro la cornice imprenditoriale e capitalistica che si cerca di delineare.

«Penetrato della necessità di possibilmente sollecitare l'attivazione della navigazione», il ceto armatoriale triestino, sensibile alle iniziative che, con suo grande allarme, Francia ed Inghilterra avevano avviato nel settore del commercio con il Levante, prendeva le sue contromisure. «Se i rapporti commerciali delle piazze austriache con l'«Egitto, la Siria, l'Asia Minore, Costantinopoli, l'Arcipelago, la Grecia, ecc. sono al presente già per se stessi di una rilevante importanza — scriveva il «Giornale del Lloyd austriaco» di Trieste nel 1836 — non occorre dimostrare di quale e quanta maggiore rilevanza diverrebbero questi rapporti, se una grande parte del commercio delle Indie fosse restituita al Mediterraneo, né come si manifesti la necessità di pensare per tempo a stabilire rapide comunicazioni con quelle contrade mediante bastimenti a vapore, onde apparecchiare a questo commercio uno splendido avvenire» ⁶¹).

Positiva doveva apparire la funzione dell'emporio se essa lungi dal «calare», realizzava invece un notevole incremento nella mediazione commerciale internazionale, specie fra i paesi della monarchia, la costa orientale adriatica ed i mercati del Levante mediterraneo. Trieste continuava ad esercitare, ed anzi andava accentuando, quella sorta di *delega*

⁶¹) Supplemento al «Giornale del Lloyd austriaco», dd. 2.8.1836, n° 92.

commerciale che la faceva punto centrale di manipolazione e scambio di merci di tutta una vasta area economica che andava appunto dall'Adriatico al Levante. La Borsa Merci di Trieste era il luogo dove carichi selezionati di granaglie, coloniali, olii, cotone, ecc. trovavano i loro prezzi ed i loro negozianti nell'ancor pittoresco e cosmopolitico mosaico di genti che aveva dato colore all'emporio dalla metà del Settecento.

Quello che il ceto dei «negozianti» di Trieste chiedeva in cambio allo Stato era di una semplicità emblematica, ma significativa: predisponesse esso gli accorgimenti che di volta in volta Lloyd, Assicuratori, Deputazione di Borsa ritenevano necessario a titolo protettivo degli interessi comuni (in sostanza, dei *loro* interessi). Purtroppo, dal punto di vista del «rispettabile» ceto commerciale di Trieste, l'Austria avrebbe voluto sempre più condizionare essa il porto franco e non esserne condizionata (difendendo cioè essa in linea primaria i propri complicati interessi interni ed esterni, e le proprie possibilità). Il fatto era che la linea politica dell'economia austriaca (quando a partire dal 1840 alla testa della *Hofkammer* si trova il Kübeck) era quella di un liberismo economico decisamente avverso proprio alle forme di monopolio e di concessioni in esclusiva che il Lloyd Austriaco di Trieste (società privata) invocava per sorreggere le sue linee. Il Kübeck allora seppe comunque conciliare principi liberistici e disegni del Metternich (e se vogliamo anche dello Stadion, governatore di Trieste) per una politica che privilegiava, in definitiva, il Lloyd.

Del resto non era un ricordo troppo lontano nel tempo quello dell'imperatore Giuseppe II, il quale aveva concesso larghi privilegi ad una «Compagnia di Egitto» e ad una «Société imperiale pour le commerce asiatique de Trieste et de Anversa». Ricordi questi però e niente di più, dato che in fatto di ricordi si poteva risalire agevolmente perfino alla privilegiata «Compagnia Orientale» voluta dall'imperatore Carlo VI dopo la proclamazione del porto franco per Trieste. Il fatto importante era, in quel «decennio miracoloso» di Trieste, che per la prima volta il Lloyd avesse attuato una netta separazione tra trasportatori e commercianti, creando nella città adriatica una grande compagnia di trasporti marittimi e di servizio postale ⁶²⁾ nel Mediterraneo e nel Levante, e che

⁶²⁾ U. DEL BIANCO, *Il Lloyd austriaco e la marina postale dell'Austria e dell'Ungheria* (I - *Le linee dell'Adriatico*; II - *La rete austriaca nel Levante ed il ruolo della società triestina*; III - *I traffici lloydiani nei porti adriatici non austriaci*), «Civiltà del Risorgimento», 3 voll., Udine 1976-1982.

fosse una compagnia la quale batteva bandiera austriaca, facendosi apprezzare nelle piazze del Mediterraneo orientale. Ed il Lloyd sarebbe diventato in breve uno dei più grossi affari accomunanti i ceti armatoriali e commerciali di Trieste e quelli finanziari di Vienna.

Inoltre, quella pattuglia di uomini di grande tempra di cui si è detto, portando a Trieste «talento ed esperienza nel commercio estero»⁶³⁾ avrebbe forzato, come mai avvenuto in precedenza, l'attenzione del Governo e in genere dei ceti commerciali triestini per quello che sarebbe venuto imponendosi in quegli anni come il «progetto del secolo» da realizzare ad opera del capitale internazionale, cioè a dire il taglio dell'Istmo di Suez.

Su tutti si sarebbe imposta la figura di Carlo Lodovico Bruck⁶⁴⁾, triestino di adozione (vi era giunto nel 1821), deputato della città alla Costituente di Francoforte nel 1848 e, da quell'anno, anche ministro a Vienna, interessato sempre a sostenere la causa del suo Lloyd di Trieste, amico di Pasquale Revoltella, ed anche teorico di una precisa funzione politico-economica della Compagnia di navigazione triestina in seno alla monarchia danubiana. Tanta era l'importanza che il Bruck attribuiva al Lloyd che, dopo il 1850 – fallito, per l'Austria il piano *grossdeutsch* dello *Zollverein* – egli si fece caldo assertore dell'idea di una nuova funzione dell'Austria stessa.

* * *

Certo, nella prima metà del decennio compreso tra la guerra del 1848-49 e quella del 1859, l'Austria era sicura di poter ancora «produrre» storia da grande protagonista. Si pensava ancora che nel centralismo neoassolutistico di Bach e dei suoi collaboratori fossero individua-

⁶³⁾ COONS, *op. cit.*, p. 9.

⁶⁴⁾ R. CHARMATZ, *Minister Freiherr von Bruck, der Vorkämpfer Mitteleuropas*, Leipzig 1916.

F. SCHONING, *Karl Ludwig von Bruck und die Idee «Mitteleuropa»* in «Historisches Jahrbuch», LVI (1936), pp. 1-14.

F. WALTER, *Karl Ludwig Freiherr von Bruck* in *Neue Österreichische Biographie ab 1815: Grosse Österreicher*, Wien – München 1956, voll. IX, pp. 39-50.

O. MORGENSTERN, *Von Minister Bruck und der Azienda Assicuratrice in Von Sonnenfels bis Luegen. Beiträge zur Geschichte des Österreichischen Versicherungswesens*, Wien 1937, pp. 41-47.

bili spunti che consentissero, senza una vera rottura con il passato, qualche prudente ammodernamento di struttura e qualche lieve cambiamento nella linea politica.

Ha ragione Robert Kann quando scrive che mai, prima degli anni cinquanta, si era verificata in Austria la circostanza di un ministero composto di tante personalità di spicco («hervorragender Männer») come quelle che si erano raccolte prima intorno allo Schwarzenberg e poi attorno a Bach. Si trattava, come egli scriveva citando un'acuta frase dell'ambasciatore britannico a Vienna, Ponsonby, di una scelta di uomini che andavano dallo Schwarzenberg stesso, da Bach e da Bruck allo Stadion, a Schmerling, a Thun, uomini che, per il livello di capacità individuale, davano a pensare ad un gabinetto composto tutto di primi ministri, ma di primi ministri i quali non avevano propriamente idea della direzione in cui sarebbe spirato il vento in futuro ⁶⁵).

Insomma, si può anche convenire che, già prima di Villafranca o di Laxenburg o del «Diploma di ottobre», in Austria c'era chi pensava si dovesse imboccare una nuova direzione soprattutto in politica interna. Ma ciò può essere vero solo nel senso che si può pensare che il governo austriaco dopo il congresso di Parigi, ritenesse effettivamente di aver compiuto, fra il 1856 ed il 1857, una serie di atti, politico-amministrativi, sufficienti e definitivi per l'assestamento interno della monarchia; e che di conseguenza, in una situazione di pacifico conservatorismo sociale (oltre a tutto fortemente consolidato anche grazie al concordato stipulato con la Santa Sede nel 1855), si potesse dar corso – anche per non disattendere certe pressanti attese internazionali – a quelle correzioni ed a quei ritocchi dell'amministrazione che tanto piacevano (in quanto riducentesi appunto ad irrilevanti cambiamenti nella statica del *System*) all'imperatore Francesco Giuseppe. L'Austria, in fondo, non aveva motivo di non sentirsi ancora abbastanza sicura della propria struttura statale. L'aria di reazione, dopotutto, tirava un po' dovunque in Europa; anzi l'Austria, dopo il 1853-1854, ne aveva attenuata l'asprezza con l'abolizione progressiva dello stato di assedio nelle province «pericolose». Si può certo affermare che la sua compagine di *primi ministri* negli anni cinquanta non aveva intravvisto bene la direzione nella quale sarebbe spirato il vento nel prossimo futuro; ma, qualunque cosa se ne voglia dire in contrario, resta che il ministro Bach

⁶⁵) R. KANN, *Das Nationalitätenproblem der Habsburger Monarchie*, 2 voll., Graz-Köln 1964, vol. II, p. 71.

ed i suoi colleghi avevano dato un grande impulso economico ad alcuni *Länder*, almeno, della monarchia; che si era proceduto all'ammodernamento di certe strutture dello Stato, abolendo – sulla falsariga dello *Zollverein* – le barriere doganali fra l'Austria e l'Ungheria; che si era dato l'avvio – auspice ancora il Metternich nel *Vormärz* – alla costruzione di ferrovie, a ritmo intenso, in tutto il territorio dell'Impero. Non era la prima volta – ha scritto il Sestan – che «difficoltà della finanza statale si accompagnavano con prosperità della pubblica economia» ⁶⁶). Indubbiamente, Hugo Hantsch ed Eduard Wertheimer ci descrivono la crisi economica del 1858-1859 dell'Austria come una grave recessione ⁶⁷); e certo non erano stati indici di floridezza finanziaria i prestiti del 1851 e del 1854; era caduto il credito e c'era l'inflazione cartacea («il tesoro era esausto e le sue casse sbadigliavano il deficit», scriveva il de Bersa) ⁶⁸). Ma non bisogna dimenticare che si trattava di un fenomeno congiunturale che non aveva interessato solamente l'Austria.

La paura della «rivoluzione» poi (in Italia, in Boemia, in Ungheria, in Polonia) non era tanto paura militare, quanto paura che il disordine recasse pregiudizio – come nel quarantotto – ad un edificio solido, ad una struttura ben collaudata, ad una società fatta di sicurezza e di tranquillità, a quello insomma che in maniera molto filistea si voleva far passare come il buongoverno.

Bisogna riconoscere che Francesco Giuseppe ed il suo Governo, nella loro miopia conservatrice, non sapevano prospettarsi nessuna visione più aggiornata ed *aderente* della situazione politica e sociale, così nelle province tedesche come in quelle italiane, polacche o ceche dell'Impero.

Pur tuttavia una domanda si impone. Su quale base poteva la classe politica austriaca fondare le sue ottimistiche aspettative politiche e sociali? Che cosa alimentava la fiducia degli statisti austriaci sulla possibilità che, per esempio, nell'opinione pubblica nazionale italiana si realizzasse un'inversione di tendenza nei confronti dell'Austria?

Dopo la restaurazione del 1815 una delle direttrici della politica

⁶⁶) E. SESTAN, *Le riforme costituzionali austriache del 1860-61* in *La crisi dell'Impero austriaco dopo Villafranca*, Trieste s.d. [ma 1961], p. 65 ss.

⁶⁷) H. HANTSCH, *Die Geschichte Österreichs 1648-1918*, 2 voll., Graz 1955, vol. II, pp. 373-375.

E. von WERTHEIMER, *Graf Julius Andrassy*, 2 voll., Stuttgart 1910, vol. II, p. 195.

⁶⁸) A. de BERSA, *Il Consiglio decennale*, 2 voll., Trieste 1887-1889, vol. I, p. 95.

austriaca era stata quella di consolidare – di fronte alla nascente potenza prussiana – l'egemonia austriaca in seno alla Confederazione germanica. Problema che si legava (con implicazioni positive e negative) a quello della complessità etnica della monarchia danubiana e del colore sempre più accentuatamente austro-slavo (meglio dire austro-magiarslavo) della compagine sociale e politica dello Stato. Diversa configurandosi la posizione degli italiani del Lombardo-Veneto, in quanto decisamente non integrabili.

* * *

Si tratta comunque dell'epoca in cui si perviene a parlare dell'Austria come dell'elemento portante di una grandiosa formula politica e sociale da realizzare entro uno spazio territoriale ed economico coincidente con l'Europa centrale in senso lato (non più quindi con la sola «Confederazione»!). Si trattava di un'idea, del mito della *Mitteleuropa*⁶⁹), da riguardare come un grande spazio necessariamente portato all'unità territoriale; spazio che poi – nel modificarsi, lento ma irreversibile, dei presupposti ideologici e politici sanciti nel congresso di Vienna – veniva a collocarsi come una possibilità quasi «provvidenziale» fra l'Europa occidentale (la Francia e l'Inghilterra) e lo sterminato «mare» russo-slavo ad oriente. E gli uomini che operavano a Trieste erano, chi più chi meno, uomini la cui ottica politica non si discostava sostanzialmente da convincimenti di questo genere. Era entro queste cornici che

⁶⁹) A. AGNELLI, *La genesi dell'idea della Mitteleuropa*, Milano 1971.

J. DROZ, *L'Europe centrale. Evolution historique de l'idée de «Mitteleuropa»*, Paris 1960.

F. LENZ, *Friedrich List. Der Mann und das Werk*, München-Berlin 1936.

AA.VV., «La Mitteleuropa nel tempo», contributi di:

- A. AGNELLI, *Mitteleuropa. Le diverse espressioni dell'idea negli ultimi due secoli*;
- E. APIH, *Mitteleuropa e pangermanesimo nell'Italia nord-orientale*;
- S. FURLANI, *L'ultima proposta mitteleuropea del ministro Bruck*;
- W. SUCHY, *La comunità etnica panaustriaca e le sue occasioni perdute*;
- A. WANDRUSZKA, *Die Adriapolitik der Österreichischen Monarchie*;
- A.M. ZAHORSKY-SUHODOLSKI, *Mitteleuropa Gestern und Heute. Seine historische Entwicklung als Kulturgebrieff des Übernationalen* in «Incontri culturali mitteleuropei (29 settembre-2 ottobre 1973)», Gorizia 1981.

vedevano fissati sicuramente i centri direzionali dei loro affari; era in relazione ad una simile «nazione universale» europea che immaginavano i loro traffici con il Levante mediterraneo e con l'Oriente.

Nel pensiero di un economista «grande tedesco» e storico di valore come Federico List, il disegno si veniva delineando come aspirazione a realizzare un sistema continentale di popoli, egemonizzati dall'elemento germanico, quasi una «nazione universale» europea, un *Reich* nuovo (non più l'impero secolarizzato) scaturiente dall'unione federativa del *Bund* germanico, dell'Austria, dell'Ungheria, dell'Olanda, del Belgio e della Svizzera (trascurati gli slavi ed associati, viceversa, i magiari). Con al vertice, poi, di questa multiforme società, assestata secondo un ordine capitalistico-borghese entro lo spazio ipotizzato, l'imperatore, il *Kaiser*. Restavano impliciti nel concetto – in verità piuttosto generico – l'idea della funzione catalizzatrice ed armonizzatrice della Casa d'Absburgo e quella, come bene ha inteso il Magris, di un'azione di «colonizzazione culturale» nei confronti dell'Europa orientale ⁷⁰). Un ideale politico, nel complesso, quello del List, che lasciava irrisolto il fondamentale problema di come far coesistere pretese «pangermanistiche» ed aspirazioni di un «austroslavismo» *prima maniera*, che non poteva essere lasciato da parte ⁷¹).

Ma nel Quarantotto-Quarantanove nel Parlamento di Francoforte ed in quello di Kremsier si sarebbe fatto un gran discutere e polemizzare sopra scelte e preclusioni collegate precisamente al contraddittorio delinearsi (ed al complicarsi) di problematiche riportabili, comunque, in un modo o nell'altro, alle enunciazioni del List; con in più un'evoluzione notevole, sul piano politico, dell'idea della *Mitteuropa*. Essa infatti, dopo il 1850, nel fallimento del piano *grossdeutsch* dello *Zollverein*, sarebbe venuta prospettandosi e precisandosi più concretamente proprio attraverso il pensiero di Lorenz Stein e quello di Carlo Lodovico Bruck, come si è accennato.

Era l'idea di una grande area civile e politica, insomma, della quale il Bruck (così come aveva fatto nelle pagine del *Journal des österreichischen Lloyd* di Trieste) ancora nel 1860, poco prima della sua morte, esponeva con generosa convinzione i lineamenti nel trattato

⁷⁰) C. MAGRIS, *Il mito absburgico nella letteratura austriaca moderna*, Torino 1963, p. 174.

⁷¹) F. LIST, *Schriften, Reden, Briefe*, «Friedrich List Gesellschaft», 10 voll., Berlin 1927-1935.

su *I compiti dell'Austria (Die Aufgaben Österreichs)* ⁷²⁾; in esso la forza del lavoro, lo spirito d'intrapresa e l'alito germanico vivificante erano riguardati come gli elementi determinanti della nuova realtà statale da instaurare. Come pensiero il Bruck era molto vicino a quello che ottimamente aveva teorizzato, nel 1856, Lorenz Stein, sociologo ed economista, quando scriveva di una missione cui anche fuori dello *Zollverein* l'Austria aveva da adempiere. Si trattava di una nuova funzione mediatrice che veniva prospettata per la monarchia e che comportava un ruolo di vitalissima importanza per Trieste. «Il progresso dell'industria tedesca era destinato ad esercitare spinte sempre più forti verso l'Oriente inteso come mercato «naturale», scriveva lo Stein; ma, per il processo di trasformazione della funzione politico-economica dell'Austria, si trattava di spinte destinate a rimanere «sporadiche ed isolate» se non si teneva conto della presenza condizionante dell'Austria, di Trieste e del Lloyd. Il Lloyd austriaco di Trieste «diventava né più né meno che il grande sistema stradale del Mediterraneo nella sua congiunzione con l'Europa centrale [...], il riscontro al sistema ferroviario austriaco e germanico», il punto in cui dovevano «tendersi la mano ferrovia e piroscavo per produrre un grande movimento economico dalle coste dell'Asia e dell'Africa fino al Mar Baltico e al Mare del Nord. Trieste, dal momento in cui questa realtà si delineava, legava la sua storia a quella commerciale non più del Mare Adriatico semplicemente, ma del mondo» ⁷³⁾.

Si può ben dire, entro i presupposti di una simile concezione, che per nessuna città i trent'anni intercorsi fra il Congresso di Vienna e gli avvenimenti del 1848 siano stati altrettanto importanti che per Trieste, fatta centro – proprio in virtù, si direbbe, dell'esistenza del Lloyd – di teorizzazioni storico-economiche che sono al fondamento stesso del concetto di *Mitteleuropa*.

⁷²⁾ Leipzig 1860.

⁷³⁾ L. STEIN, *Österreich und der Frieden*, Wien 1856, p. 54. «Trieste – scriveva ancora lo Stein – divisa dall'Europa centrale da centinaia di miglia di distanza, non aveva tuttavia altro retroterra che la Mitteleuropa. Non possedeva, come Venezia, uno *Hinterland* padano ricco di fiumi.

Doveva necessariamente cercare la base del suo futuro commerciale al nord e solo allora rivolgersi al sud in funzione concorrenziale nei confronti delle città italiane. Singolare città il cui sviluppo era naturalmente condizionato da quello di tutta l'Europa centrale. La sua dedizione all'Austria era stata fin dall'inizio nella logica delle cose» (*Ibidem*).

Se ne rendeva ben conto il Negrelli quando, appena costituita la *Société d'Etudes du Canal de Suez*, scriveva in data 31 dicembre 1846 al conte Stadion informandolo della strutturazione interna della *Société* e dei tre gruppi (inglese, francese, tedesco) che la componevano. L'esito di questo incontro – egli scriveva – «al quale ero stato autorizzato a partecipare [...] dalla presidenza della *Hofkammer* [...] è stato da me comunicato verbalmente tanto all'Ill.mo Cancelliere di Stato quanto a S.E. il presidente della *Hofkammer* barone von Kübeck. Entrambi hanno approvato la linea da me seguita in questa occasione. Ritengo che sarebbe del più grande interesse per Trieste, ma anche per l'intera Austria, se, come proposto in un primo momento, Trieste stessa fosse prescelta come sede di questa importante opera; a tal fine sarebbe utile che dei cinque posti disponibili per il gruppo tedesco, tre fossero attribuiti a Trieste e due a Vienna. [...] Per i primi tre penso che sia nel vero interesse di Trieste che essi vengano attribuiti eventualmente ad Enti triestini come l'Amministrazione comunale, La Borsa, il Lloyd o altri Enti che io non conosco» ⁷⁴).

E pochi giorni prima, il 27 novembre 1846, giorno di costituzione della *Société*, il processo verbale della seduta recava ad un certo punto questa precisa indicazione: «M. Negrelli fera commencer aussitôt que possible, et en s'entendant à ce sujet, avec le Lloyd autrichien, les sondages de la Méditerranée et toutes autres études nécessaires pour l'établissement d'un port dans le golfe de Péluse» ⁷⁵).

⁷⁴) Lettera 31 dicembre 1846 di Negrelli al conte Stadion in *Luigi Negrelli e il Canale di Suez. Carte del Fondo Maria Grois Negrelli*, [in seguito per brevità, *Fondo Grois Negrelli*], citato, I, p. 23.

Lo Stadion rispose al Negrelli con lettera 5 gennaio 1847, informandolo che il Comune, la Borsa e il Lloyd austriaco di Trieste avevano dichiarato «mit grössten Vergnügen dieser Gesellschaft des études beizutreten und zu diesem Behufe die nöthigen dreimahl 5000 Franken beitragen zu wollen» (*Fondo Grois Negrelli*, I, pp. 25-26).

Ancora in una lettera al barone von Kübeck, sempre del 31 dicembre 1846, il Negrelli così si esprimeva: «con queste forze riunite, con l'assicurazione fornita da Stephenson, secondo la quale la Compagnia delle Indie Orientali è disposta a dare la sua adesione all'impresa, con quest'ultima collaborazione unita a quella del Lloyd austriaco per quanto riguarda i lavori preparatori [...] si può dire che la realizzazione di questa idea, vecchia di millenni, e riapparsa ripetutamente in vari periodi della storia mondiale, non si sia mai presentata, prima d'ora, sotto migliori auspici [...]» (*Fondo Grois Negrelli*, I, p. 12).

⁷⁵) Atto costitutivo della *Société d'Etudes du Canal de Suez*, 30 novembre 1846, *Fondo Grois Negrelli*, I, p. 18, nota 1.

Ancor prima della lettera del 31 dicembre del Negrelli allo Stadion, il Comune di Trieste aveva già aderito alla *Société* con deliberazione del 29 dicembre 1846, ed aveva giustificato la decisione «in vista dei vantaggi immensi che l'esecuzione d'un canale di comunicazione attraverso l'Istmo di Suez» prometteva anche alla città di Trieste, «la di cui benestanza era inseparabile dalla prosperità del commercio»; e considerava pure che sarebbe stato «di sommo decoro per l'Amministrazione municipale di Trieste il concorrere all'effettuazione di un progetto così grandioso e utile per l'Europa tutta» ⁷⁶).

Siamo al momento, in sostanza, in cui – auspici il Metternich e il conte Stadion governatore di Trieste – il Negrelli e anche Albert Dufour-Féronce coinvolgono il Bruck e i ceti commerciali triestini in modo ormai preciso, e non più generico, all'idea del Canale ⁷⁷). Ed il coinvolgimento, a quei ceti, risulta di massimo gradimento, per quel che si sa.

⁷⁶) SAMMARCO, *Suez. Storia e problemi*, citato, p. 80. Vedi anche ALGARDI, *op. cit.*, p. 215. Essa però spostata al 29 gennaio 1847 le adesioni del Comune e della Camera di Commercio di Trieste. Per questo, vedi invece la lettera 5 gennaio 1847 dello Stadion al Negrelli, di cui alla nota 74.

⁷⁷) Lettera 11 dicembre 1846 di Alberto Dufour-Féronce a Bruck, nella quale è scritto fra l'altro: [...] «Ob Sie in Triest noch ein oder zwei andere Personen gefunden haben, welche ebenfalls gesonnen sind, sich unserm vereine auszuschliessen. Es ist mir hochts wichtig über diese zwei Fragen Ihre geneigte Erklärung wo möglich umgehend zu erhalten damit ich wisse wie viele Anteile ich für Triest zu reservieren habe und die ändern an geeignete Männer in andern Städten ungesaumt verteilen könne» [...].

Ed il Bruck – allora direttore a Trieste del Lloyd austriaco – aveva fatto la parte sua e così aveva scritto in data 27 dicembre 1846 al Dufour-Féronce in risposta alla lettera dell'11 dicembre: «Schon der Kais. Rat Negrelli hatte mir den Wunsch geäussert, hier mehrere Mitglieder für die deutschen Gruppen zu finden. Im Einklange mit den Gesinnungen unseres Gouverneurs [lo Stadion] habe ich die Schritte eingeleitet, dass sie drei hiesigen Körperschaften nämlich die Stadt, die Börse und die Handelskammer und der Lloyd als solche beitreten möchten und dagegen so wie ich auch jede andere Individualität entfernt bleiben [...]. (Vedi V. GEORGI-A. DUFOUR-FERONCE, *Urkunden zur Geschichte des Suezkanal*, Leipzig 1913, p. 37).

E due giorni dopo ancora, il 29 dicembre 1846, il Bruck così gli aveva scritto in aggiunta: «In Beziehung an mein Letztes vom 27 ds. Habe ich heute das Vergnügen, Ihnen zu berichten, dass der Beitritt der hiesigen drei Körperschaften so gut als gewiss und gesichert ist. Es handelt sich nun darum, der Sache eine angemessene Form zu geben und der Gouverneur wünscht daher, das Sie die Gute hätten, ihm einen Bericht zu machen und ich erlaube mir, Sie darum zu bitten [...]. Österreich und namentlich Triest sei bei dieser Sache im höchsten Grade beteiligt und deshalb

La fase successiva sarà quella della fondazione nel 1855 della *Compagnie Universelle du Canal de Suez* e della politica spregiudicata e trascinatrice, sul piano imprenditoriale, di Ferdinand de Lesseps. Del periodo di tempo che corre dall'«aggancio» della fine del 1846 al lungo travaglio operativo della *Compagnie* (fino al 1858, fino al 1860 e oltre), la testimonianza più cospicua a Trieste è rappresentata da Pasquale Revoltella ⁷⁸⁾. E nel quadro piuttosto complesso in cui si intrecciano la politica austriaca, la propaganda del Lesseps, gli interessi commerciali e marittimi dell'emporio triestino ed il suo personale vantaggio, Revoltella occupa un posto di rilievo per la parte da lui avuta nella storia dell'avvio dell'impresa. Egli, nella piazza di Trieste, ebbe modo di affermarsi e di raggiungere un prestigio paragonabile solo a quello del Bruck; e si colloca a rappresentare – come si è accennato – ai livelli più alti la figura del «negoziante», banchiere e capitalista triestino della prima metà del secolo. Se il Lloyd austriaco, come Compagnia di navigazione, fu capace di polarizzare, condizionare ed «obbligare», in un certo senso, a delle scelte politiche – in relazione alle proprie ambizioni ed alle proprie necessità – il Governo austriaco, è da dire che il Revoltella, agendo come portavoce della Camera di Commercio di Trieste e dei più importanti uomini di stato austriaci, fu anche lui un personaggio in grado di condizionare il governo austriaco («rappresentandolo» addirittura, ad un certo momento, sul piano degli interessi economici internazionali). C'è, fino al 1848, una vicenda di crescita commerciale bancaria che porta il Revoltella, uomo di modeste origini, a collocarsi (fin da quando egli entra nel 1838 nella direzione del Lloyd Austriaco) accanto ai vari Reyer, Bruck, Sartorio, Morpurgo, Parente. Le sue ambizioni politiche sono ormai ben oltre il livello cittadino, ed egli si trova già allineato a Trieste con il Bruck e con i conservatori della «Giunta triestina» a fare concorrenza, nel 1848 appunto, ai moderati costituzionalisti triestini dell'orientamento dello storico Pietro Kandler per le elezioni del «Consiglio comunale» ⁷⁹⁾.

Siccome qui si parla dell'uomo politico e del banchiere e non del

wendete man sich an Sr. Erlaucht damit er veranlassen wolle, dass die Bürgerschaften von Triest an der deutschen Gruppe der *Société* Teil nähmen». (GEORGI-DOUFOR, *Urkunden*, citate, pp. 37-38. Vedi anche CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato, pp. 100-102).

⁷⁸⁾ CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato, pp. 70-88.

⁷⁹⁾ DE BERSA, *Il Consiglio decennale*, citato, vol. I, pp. 35-62.

privato, è da dire ancora che, fuori dalle connotazioni politico-ideologiche dei borghesi negozianti triestini del secolo scorso, il Revoltella si caratterizza come un progressista cauto, di quella sorta di conservatorismo genericamente «liberale» che qualifica figure, anche di rilievo, della vita economica e politica europea dell'epoca. Lealista austriaco senza tentennamenti, il Revoltella si ammanta dell'abito del banchiere che avverte con pronta intuizione i tempi nuovi del capitalismo affermatosi nell'Europa occidentale. Con il Bruck egli è forse il finanziere triestino (italiano; non tedesco, non greco, non ebreo) che ha saputo agganciarsi meglio, e con maggiore autorevolezza, all'*establishment* del capitalismo europeo. Il suo, insomma, è un peso politico derivatogli in gran parte dall'amicizia con il Bruck e con Ferdinando di Lesseps, oltre che dai buoni rapporti intercorsi in quegli anni fra lui e Luigi Negrelli; morto il Negrelli alla fine del 1858, attraverso il Bruck egli entrerà nella *Compagnie Universelle du Canal* per conto proprio e insieme – ufficiosamente però – per conto del Governo austriaco ⁸⁰). La sua attività si svolge nel segno delle intese segrete e dei sapienti maneggi maturati nelle anticamere ministeriali e negli uffici della *Kreditanstalt* di Vienna (egemonizzata dal Bruck). Non occorre dire che queste aperture, propiziate dal Bruck, ormai divenuto «viennese», significarono forniture, rappresentanze ufficiali, incarichi ufficiosi di fiducia. Ma significarono anche, per il Revoltella diventato ricchissimo, ed assai compiaciuto negli anni 1857-1859 del suo credito e della sua potenza, il grosso infortunio dell'arresto (10.4.1860) e del carcere preventivo subito in conseguenza degli scandali seguiti in Austria alla guerra del 1859 con-

C. SCHIFFRER, *Le origini dell'irredentismo triestino (1813-1860)*, a cura di E. APIH, «Civiltà del Risorgimento», II ed. Trieste 1978.

CERVANI, *Stato e Società a Trieste*, citato, pp. 61-62.

CERVANI, *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento*, citata, p. 61 ss. e p. 93 ss.

G. CERVANI, *Nazionalità e Stato di diritto per Trieste nel pensiero di Pietro Kandler. Gli inediti del procuratore civico* «Civiltà del Risorgimento», Udine 1975, p. 169 ss.

G. NEGRELLI, *Comune e Impero negli storici della Trieste asburgica*, Milano 1969, p. 132 ss.

G. NEGRELLI, *Al di qua del mito. Diritto storico e difesa nazionale nell'autonomismo della Trieste asburgica*, «Civiltà del Risorgimento», Udine 1978, p. 90 ss.

E. APIH, *Trieste*, Bari 1988, pp. 36-41.

⁸⁰) CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato, pp. 78-79 e pp. 83-88.

tro i franco-piemontesi. Si tratta degli scandali per le forniture di guerra che travolsero – ma era innocente – il suo amico Bruck. Egli invece ne uscì riabilitato e fatto barone ⁸¹⁾.

Si accenna qui solo *en passant* all'altra grossissima questione (le accuse a lui rivolte, parecchi anni dopo la sua morte, dalla signora Maria Grois Negrelli in relazione alla scomparsa delle azioni del Canale di pertinenza del padre di lei) che ha dato luogo, nel tempo, a roventi giudizi sul banchiere triestino da parte della battagliera figlia dell'ingegnere di Primiero. Certo è che attraverso le carte del fondo Revoltella, rese pubbliche dallo Scaglione ⁸²⁾, tutta la vicenda è ora ricostruibile dagli studiosi in maniera più completa.

* * *

Tornando al Revoltella, è da aggiungere che egli venne nominato vicepresidente della Compagnia dal Lesseps anche per la sua esposizione di banchiere che sottoscrisse 50.000 azioni del Canale in proprio nome, ma per collocarle subito nei paesi austriaci. Si trattò di una operazione svoltasi alla fine del 1858 (un mese più tardi il Revoltella la definirà una grande «pantomima» ⁸³⁾, che rientrava nel complesso gioco politico che si svolgeva tra Vienna, Trieste e Parigi allo scopo precipuo di assicurare all'Austria una posizione, in quell'anno delicato; posizione che l'Austria ufficialmente però proclamava di non voler più

⁸¹⁾ *Ivi*, p. 87.

⁸²⁾ SCAGLIONE, *op. cit.*, II, pp. XIV-XXXII; e carte del *Fondo Grois Negrelli* contenute nel secondo tomo.

⁸³⁾ Lettera 18 gennaio 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels, *Fondo Grois Negrelli*, II, p. 23: «[...] Quanto alle 50.000 azioni per l'Austria, per quello che concerne la forma, sono in realtà già firmate da me, e per la sostanza poi dipende dal nostro governo di voler, o meno, dar vita a quella *provvisoria pantomima*. Non spetta a noi d'andar cercando ostacoli appunto là dove dipende da noi farli scomparire. Al punto che con atto legale notarile fu in Francia proclamata la costituzione della Società, non dobbiamo noi andare a cercare con la lanterna il pelo nell'uovo e promuovere dubbi proprio in quella cosa che i legali stessi hanno approvato [...]. Ma abbiamo veduto [...] che un'armata intiera [i 26.000 azionisti] ha versato in santa pace i suoi 50 fr.s senza tanto sottigliare legalmente [...] fidandosi di Lesseps, badando alla sostanza della cosa e all'interesse dell'affare ed alla sua utilità mondiale senza indugiarsi in simili inezie».

avere ⁸⁴). Anche il Bruck dovette assumere una posizione di disinteresse ufficiale, ma mantenne i suoi confidenziali contatti con il banchiere triestino per il tramite di Vittorio Weiss Starkenfels (fratello di Carolina, vedova di Luigi Negrelli), diplomatico a lui vicinissimo ⁸⁵). Questioni di ragion di Stato!

Dall'autunno del 1856 fin quasi allo scoppio del conflitto, il Governo austriaco aveva tentato il possibile per porre riparo, sul piano diplomatico, ad una situazione politica fattasi difficilissima per esso ⁸⁶). C'era stata la politica delle amnistie, degli «impuni ritorni» nel Lombardo-Veneto, la mano tesa alla borghesia moderata, la sostituzione, nel 1857, del vecchio Radetzky – collocato in pensione – con il principe Ferdinando Massimiliano al governo del regno Lombardo-Veneto; e tutto ciò in concomitanza con il viaggio di Francesco Giuseppe e dell'imperatrice Elisabetta a Lubiana, a Trieste e nel Lombardo-Veneto.

Va riconosciuto che – a parte le amnistie (di cui molti fuorusciti approfittarono) e la revoca dei sequestri – la nomina a vicerè del Lombardo-Veneto di una persona bene accetta com'era l'arciduca Ferdinando Massimiliano rischiò allora di causare molte difficoltà al re di Sardegna. Certo furono iniziative che recarono notevole fastidio. Il Cavour aveva un bel moltiplicare gli atti provocatori, come nel caso della visita di Francesco Giuseppe a Pavia il 4 febbraio 1857, quando egli rifiutò di inviare ufficialmente un rappresentante del re di Sardegna a porgere un saluto all'imperatore; il fatto è che in Lombardia rientravano molti esuli (dando a temere il generalizzarsi degli atti di sottomissione); molti pensavano si potesse arrivare in Lombardia ad una situazione di semiautonomia politico-amministrativa, con vicerè Ferdinando Massimiliano; il Clarendon si mostrava, per parte sua, compiaciuto dell'operare dell'Austria, e si dava da fare per migliorare i rapporti fra i due Stati ⁸⁷).

⁸⁴) CORSINI, *La questione del Canale negli orientamenti politici del Governo di Vienna*, citato, p. 83 e pp. 85-87.

⁸⁵) Fondo Grois Negrelli, citato:
tomo I (corrispondenza dell'anno 1858);
tomo II (corrispondenza dell'anno 1859).

⁸⁶) G. CERVANI, *La politica dell'Austria in Italia e la visita di Francesco Giuseppe a Trieste nel 1856*. Saggio introduttivo a P. KANDLER, *Cartolare di piani e carte dove si describe la storia di Trieste e del suo territorio*, Trieste 1975, pp. XI-XII.

⁸⁷) *Ivi*, p. XII.

Di atti validi d'amministrazione interna l'Austria, è indubbio, ne compì parecchi, tanto che immediatamente la stampa moderata, con la cattolica «Armonia», nel Piemonte, in prima fila – ne era direttore don Margotti – prese a svolgere una consapevole azione a favore dell'accomodamento fra lombardi e Governo austriaco⁸⁸). Pur di evitare la rivoluzione, anche decenti accomodamenti con l'Austria, nel Lombardo-Veneto, potevano andar bene per settori – che rischiavano di diventare anche molto vasti – di opinione pubblica!

Non si dimentichi che, come bene ha scritto il Della Peruta, l'Italia «lungi dall'essere quel pagliaio infiammabile»⁸⁹) che il Mazzini immaginava, si trovava invece in fase di assestamento ideologico dopo le fallite insurrezioni mazziniane del 1853-1854; sicché, se è vero che in misura notevolissima l'opinione pubblica lombarda si stava orientando – nella ripresa delle correnti moderate – verso il Piemonte, è pensabile che essa avrebbe potuto anche indirizzarsi – ad opera di altre correnti moderate, non necessariamente filopiemontesi – verso l'idea di una negoziata autonomia del Lombardo-Veneto nel contesto austriaco.

L'eventualità non ebbe successo, per buona fortuna del Cavour, perché Napoleone III ritenne utile riaccendere la contesa diplomatica – in opposizione al suo ministro Walewsky – sostenendo il Piemonte e la politica antiaustriaca di esso, e contribuendo così a far uscire allo scoperto un'Austria che – ad opera specialmente del conte Buol Schauenstein, ministro degli esteri – si lasciò tirare sul terreno che il Cavour aveva scelto (raccolse le provocazioni, fortificò Piacenza come risposta minacciosa alla fortificazione piemontese di Alessandria, ritirò l'incarico di affari a Torino, si fissò nell'idea della guerra preventiva contro il regno di Sardegna).

Nella guerra dei nervi che precedette lo scoppio del conflitto austro-sardo-piemontese del 1859, l'Austria si trovò a seppellire definitivamente e molto male l'operazione politica cominciata con i condoni e gli «impuni ritorni» in Lombardia; in altre parole vanificando quel *nuovo corso* che da Trieste (prima di Venezia e di Milano) – con l'arrivo in visita ufficiale dell'imperatore e dell'imperatrice il 20 novembre 1856 – si pensava viceversa potesse fruttuosamente prendere il suo avvio, conferendo senso e contenuto al motto ottimistico di Francesco Giuseppe, a

⁸⁸) *Ibidem*.

⁸⁹) F. DELLA PERUTA, *I democratici e la rivoluzione italiana*, Milano 1958, p. 374.

quello speranzoso *Viribus Unitis* che nell'impero austriaco non avrebbe mai più avuto autentico significato politico.

* * *

Ancora sul Revoltella. Egli già fin dalla fine del 1855, aveva assunto ufficialmente a Trieste la rappresentanza della Compagnia del Canale; cosa di cui dava entusiastica notizia al presidente della Camera di Commercio di Trieste, parlando di operazione effettuata con l'adesione di tutte le nazioni «interessate all'impresa nell'Istmo» ⁹⁰).

Dopo il congresso di Parigi, oltre a tutto, il Revoltella osservatore ed agente di fatto del Governo austriaco, avrebbe imparato egregiamente quale era la linea che da suddito austriaco doveva sostenere. Ed all'epoca della sua personale missione a Parigi del dicembre 1858, per l'operazione della sottoscrizione delle azioni della Compagnia, avrebbe parlato esplicitamente con il Lesseps e con il conte Torelli ⁹¹) di «incarico dei suoi superiori», di «suoi mandanti», di «alte istruzioni ricevute»; come era logico in chi, come lui, ben sapeva quanto poco fossero concordi invece le «nazioni interessate» ed in particolare quanto fosse preoccupante, proprio in quel momento cruciale, il disimpegno ufficiale dell'Austria. Ancora, la missione del banchiere triestino acquista in risalto ed in significato politico se si pensa che nel momento della sottoscrizione del pacchetto azionario della Compagnia, egli si trovò ad essere l'unico osservatore che da privato sì, ma asseritamente operante per conto di una grande potenza (e in proposito il Revoltella faceva del millantato credito) si trovava allora a Parigi. Non fosse per il Revoltella, nell'assenza della Prussia e del regno di Sardegna, la sottoscrizione del 1858 sarebbe riuscita veramente un'operazione finanziaria di esclusivo carattere interno della Francia ⁹²). Quella sua presenza rendeva in qualche modo meno deprecabile l'atteggiamento filisteo del Governo di Vienna tanto che il Lesseps – aggiungendo il suo al programmatico ottimismo del banchiere triestino – così scriveva al Bruck l'8 dicembre 1858: «Monsieur Revoltella a signé en sa qualité privée de banquier un

⁹⁰) Lettera 12 gennaio 1856 di Revoltella a Vicco, presidente della Camera di Commercio di Trieste, in CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato, p. 216.

⁹¹) Lettera 12 novembre 1858 di Revoltella al conte Torelli, in MONTI, *Gli italiani e il Canale di Suez*, citato, pp. 276-277.

⁹²) CERVANI, *Il «Voyage en Egypte»*, citato, p. 83.

engagement dont son pays devra lui être reconnaissant dans l'avenir, et je vais moi même me porter fort pour lui dans la déclaration légale et judiciaire de la constitution de la Compagnie en garantissant la solidité et la réalité de la convention passée avec monsieur Revoltella» ⁹³). Quasi due anni più tardi il Lesseps avrebbe scritto con ben altro tono al Revoltella deplorando l'atteggiamento dell'Austria: «Vous ne trouverez pas mauvais, mon cher ami, que j'en veuille a vôtre gouvernement par sa conduite envers le baron de Bruck [suicida il 23 aprile 1860], envers vous et que je n'aie pas une grande confiance en lui. Je vous regarderai constamment comme un de mes meilleurs et plus fidèles coopérateurs à la grande oeuvre du canal de Suez» ⁹⁴).

Ma era a tutti molto chiaro già da tempo che l'intenzione austriaca come aveva scritto il Paleocapa, era quella di salvare insieme *la chèvre et les choux* ⁹⁵).

⁹³) Lettera 8 dicembre di Lesseps a Bruck in CERVANI, *Il «Voyage»*, citato, p. 225. E vedi *Fondo Grois Negrelli*, citato, II, p. 343.

La lettera presenta una questione di date, per cui vedi SCAGLIONE, *op. cit.*, I, p. 343 nota. Tale lettera, consultata da chi scrive negli «Archives historiques de la Compagnie Financière de Suez» a Parigi, reca la data 8 dicembre e non quella del 2 dicembre come indicato dalla nota dello Scaglione. Si tratta, in ogni caso, di lettera assai importante per la storia della posizione ufficiale dell'Austria nel momento della sottoscrizione delle azioni del Canale; e sembra andar contro le conclusioni del CORSINI (vedi nota 84) dove si parla di rinuncia dell'Austria ed anche del Bruck ad interessarsi ulteriormente della faccenda del Canale.

⁹⁴) Lettera 14 novembre 1860 di Lesseps a Revoltella, *Fondo Grois Negrelli*, citato, II, p. 257.

⁹⁵) Lettera 21 novembre 1858 di Paleocapa a Lesseps, in MONTI, *Gli italiani e il Canale di Suez*, citato, p. 274: «[...] La tendance évidente de l'Autriche à se lier étroitement à l'Angleterre et les bonnes dispositions qu'elle trouve dans cette dernière puissance pour favoriser ses intérêts, la mettent dans la impossibilité de rien faire qui puisse déplaire à son allié. Déjà je vous avais écrit, il y a quelques mois, que je ne croyais pas qu'on pût compter sur l'appui de l'Autriche, toujours prête à sacrifier les intérêts de son commerce à ceux de sa politique.

J'éprouve aujourd'hui la même crainte du côté de la Prusse et plus encore du côté des Etats Italiens attachés à l'Autriche ou qui subissent sa pression.

La mission de M. Revoltella, avec qui vous aurez sans doute conféré, vous aura convaincu, je le présume, qu'on peut guère compter sur la sincère coopération de l'Autriche. Je suis porté à croire qu'elle voudrait, comme dit le proverbe, sauver la chèvre et les choux, c'est à dire que tout en désirant ne pas se compromettre avec l'Angleterre, elle ne voudrait cependant pas renoncer a toute influence active dans l'entreprise de l'Isthme. Le fait est que d'après ce que M. Reali a écrit à Venise, et

Per inesplicabile che la cosa possa oggi sembrare, dal momento che la «missione» del Revoltella sembrava aver coronato nel 1858 i desideri austriaci salvaguardando insieme la neutralità del Governo di Bach e di Buol Schauenstein, si deve osservare che – anche in seguito alle operazioni belliche del 1859 e la conseguente interruzione sul piano diplomatico dei rapporti franco-austriaci – quello che sembrò andare completamente vanificato fu l'edificio che il Revoltella aveva cercato di costruire a Parigi. Saranno i mesi nei quali egli, pur di norma cautissimo, maggiormente si scopre. Nel suo linguaggio – con il quale tra buona e mala fede cerca spesso di forzare le situazioni, e chiaramente tende a suggestionare ora il Lesseps, ora il Bruck – il Revoltella arriva a parlare di *cri unanime de toute la France* contro l'antagonismo inglese alla Compagnia del Canale, di un suo personale *piano* di condotta che proprio gli atteggiamenti del Consiglio di amministrazione della Compagnia «svelerebbero» al suo spirito (*décèlent à mon esprit*), e di *armée des actionnaires* preoccupati per un eventuale scioglimento della Compagnia⁹⁶). E le 50.000 azioni impegnate dal Revoltella a nome proprio a Parigi non troveranno praticamente sottoscrizioni in Austria. Il Revoltella, su richiesta del Lesseps, dovrà ricederle alla Compagnia ed esse verranno assunte in proprio dal vicerè di Egitto Mohammed Saïd.

E l'Austria nell'occasione in verità, non ci rimise. Salvò, in un certo senso, proprio la capra ed i cavoli. Politicamente e militarmente sì, ci rimise, perché la guerra del 1859 fu una guerra persa e l'Austria non potè contare sull'aiuto dell'Inghilterra; ma, in relazione all'impresa

les renseignements qui me parviennent de Milan, le Gouvernement autrichien, n'a donné aucune disposition pour appeler le concours des capitaux du Royaume Lombardo-Vénétien».

Non molto diverse da queste sono le considerazioni che si trovano in una lettera di Revoltella a Lesseps del marzo 1859: «[...] Cependant ces contrariétés, et l'état incertain e la politique européenne ont entravé dans cette quinzaine mes diligences, et il faut forcément attendre le moment plus convenable pour pousser nos pas d'avantage, et recueillir le fruit de mes longues diligences.

P.S. – L'opinion du Baron de Bruck, au sujet des tristes nouvelles dont il est question ci – dessus, est de chercher a *sauver les dehors*, et d'en inculper les circonstances politiques, pour gagner du temps [...]». (Lettera 26 marzo 1859 di Revoltella a Lesseps, *Fondo Grois Negrelli*, citato, II, pp. 82-83).

⁹⁶) Sono molto interessanti alcune lettere – scomparse da Trieste nel 1890 quando Carlo Marussig, già procuratore ed esecutore testamentario del finanziere triestino (morto nel 1869) trasmise i copialettere di lui a Maria Grois Negrelli – le

del Canale, essa si trovò da allora nella posizione di poter lucrarne i vantaggi (che inevitabilmente si sarebbero fatti sentire, quando esso fosse stato aperto alla navigazione) senza patemi d'ordine diplomatico ed in situazione politica alquanto modificata.

Lo aveva avvertito bene il Lesseps, quando, molto contrariato aveva scritto nella citata lettera del 14 novembre 1860 al Revoltella: «[...] je vous avoue que depuis cette perte [quella del Bruck] je ne compte plus sur le concours financier de l'Autriche dont nous servirons les intérêts sans qu' il lui en coûte rien, ainsi que le disait un jour dans votre salon et à son point de vue égoïste, un des vos premiers banquiers de Trieste, dont je ne me rappelle plus le nom» ⁹⁷).

* * *

La corrispondenza però di Revoltella con il Lesseps, con il Weiss Starkenfels, con il Saint-Hilaire e con il Merruau (entrambi segretari generali della Compagnia: dimissionario il Saint-Hilaire, al momento

quali, pubblicate ora dallo Scaglione (vedi nota 14) consentono di conoscere molto meglio quanto si sapeva del pensiero e dell'attività politica di Revoltella.

Si riportano in Appendice le lettere seguenti, tratte tutte dalle carte del Fondo Maria Grois Negrelli:

- 1) – lettera 5 gennaio 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels;
 - 2) – lettera 5 gennaio 1859 di Revoltella al presidente della Camera di Commercio di Venezia, Reali;
 - 3) – lettera 6 gennaio 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels;
 - 4) – lettera 7 gennaio 1859 di Revoltella a Lesseps;
 - 5) – lettera 8 gennaio 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels;
 - 6) – lettera 9 gennaio 1859 di Saint-Hilaire a Revoltella;
 - 7) – lettera 20 luglio 1859 di Revoltella al Segretario generale della Compagnia, Merruau;
 - 8) – lettera 21 luglio 1859 di Revoltella all'agente superiore in Egitto della Compagnia, Ruysenaers;
 - 9) – lettera 21 luglio 1859 di Revoltella a Lesseps;
 - 10) – lettera 25 luglio 1859 di Revoltella a Saint-Hilaire;
 - 11) – lettera 25 luglio 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels;
 - 12) – lettera 1 agosto 1859 di Revoltella a Weiss Starkenfels;
 - 13) – lettera 1 agosto 1859 di Revoltella a Luigi Lesseps (fratello di Ferdinando);
 - 14) – lettera 5 agosto 1859 di Revoltella a Lesseps.
- (Per tutti vedi SCAGLIONE, *op. cit.*, tomo II *ad annum*).

⁹⁷) Vedi nota 94.

della sottoscrizione delle azioni; nuovo segretario generale il Merruau), ci dà la misura – come scrive anche lo Scaglione, con cui si concorda – degli avvenimenti che si succedettero nel biennio 1858-1859 e della enorme mole di lavoro svolto dal Revoltella per il vantaggio di Trieste, di Venezia e dell'Austria ⁹⁸). Il Revoltella si rivela nel suo epistolario un lottatore indomabile; si dimostra ostentatamente ottimista, ma spesso anche indignato verso «i suoi mandanti», cerca in tutti i modi di riuscire a smuovere le autorità di Governo austriache a favore dell'impresa del Canale. Attraverso il suo epistolario (e specie nel suo carteggio con il Weiss Starkenfels ⁹⁹), e soprattutto attraverso un curioso rendiconto di viaggio in Egitto per un sopralluogo ai lavori nella zona dell'Istmo nel 1861-1862 (intitolato appunto *Voyage en Egypte*, e pubblicato da chi scrive), il Revoltella ci offre una cronaca precisa e dettagliata sia delle situazioni diplomatiche in attesa del «firmano» della Sublime Porta, sia del procedere dei lavori di scavo nell'Istmo ¹⁰⁰). Il banchiere triestino, che aveva inaugurato nel febbraio del 1859 nel suo nuovo palazzo di Trieste, nel corso di un grande ricevimento (al quale erano intervenuti il Lesseps e l'arciduca Ferdinando Massimiliano d'Asburgo) un gruppo marmoreo simboleggiante il taglio dell'Istmo ¹⁰¹) compì appunto alla fine del 1861 quel suo viaggio in Egitto, quasi a coronamento di più di quattro anni di attività spesa in favore della grande impresa ¹⁰²).

Quel viaggio che egli compiva a sessantadue anni con giovanile slancio, faceva anche parte di una campagna personale che egli andava conducendo fra Trieste e Vienna per la propria riabilitazione dopo l'arresto (Il «*malheur*») patito nell'anno precedente. Valeva a dimostrare che egli, come vicepresidente della *Compagnie*, aveva ancora voce in capitolo e che si trovava ancora in contatto diretto con le figure più rappresentative della cosmopolitica impresa. Notevole il fatto che anche questa sua seconda missione, cioè il viaggio in Egitto, si compì con i crismi dell'approvazione governativa, di quella del Lloyd Austriaco (che inviò in sua compagnia un osservatore) e di quella del Municipio di

⁹⁸) CERVANI, *Il «Voyage»*, citato, p. 83 ss.; SCAGLIONE, *op. cit.*, II, pp. XIV-XVI.

⁹⁹) Vedi nota 96.

¹⁰⁰) CERVANI, *Il «Voyage»*, citato, pp. 108-211. Vi è descritta la cronaca completa del viaggio in Egitto durato dal 28/10/1861 al 2/2/1862.

¹⁰¹) *Ivi*, p. 72, p. 86 e pp. 231-232.

¹⁰²) *Ivi*, pp. 85-86.

Trieste che deliberò esso pure di mandare (anche se non contemporaneamente al Revoltella) un suo delegato nella zona dell'Istmo. Non si è, in realtà, in grado di controllare quanto fosse vera la sua asserzione circa «intelligenze precorse» con il Governo di fini del suo viaggio, ma si ha l'impressione che nella circostanza sia stato il Revoltella stesso a premere per ottenere una qualche generica investitura; gli interessava in fondo di apparire ancora una volta come un inviato ufficioso del Governo austriaco. Nella seduta del 25 ottobre 1861, tuttavia, al Consiglio municipale di Trieste aveva affermato di essersi deciso al viaggio esclusivamente come «cittadino e negoziante e quale sostenitore del commercio» ¹⁰³).

Contrariamente al Bruck, al Revoltella le cose andarono, si può dire, molto bene; il Governo lo riabilitò nel 1862 e nel 1867 gli concesse anche la dignità baronale ¹⁰⁴). Sarebbe morto il 9 settembre del 1869, pochi giorni prima dell'apertura del Canale.

Quello che storicamente anche interessa accanto al suo importantissimo carteggio con il Lesseps, con il Bruck e con il Weiss Starkenfels principalmente, — dopo il 1860 — sono i rapporti che egli fa al Consiglio municipale di Trieste, al ministro Rechberg-Rothenlöwen ed al principe Rainer, dopo il suo ritorno dal sopralluogo ai lavori nell'Istmo. Non c'è più l'ottimismo di facciata che veniva sfoggiato nel 1859 in ragione della sottoscrizione in Austria delle azioni della Compagnia; c'è invece l'allarmato rivolgersi del Revoltella a questi destinatari perché l'Austria (che ormai ha superato lo scoglio della necessità politica di non sottoscrivere azioni, e che si troverà, come si è detto sopra, nella possibilità di avvantaggiarsi della nuova via marittima senza essersi compromessa sul piano politico e finanziario) non perda, nel momento in cui ci si sta avvicinando al compimento dei lavori, l'occasione favorevole: non c'è chi non veda — egli osservava nel suo rapporto al Consiglio municipale dell'11.3.1862 — di quale vantaggio sarà [per Trieste] «divenire lo scalo prossimo e naturale dei ricchi prodotti dell'Asia e dell'Australia; nonché intermedia allo sfogo in quelle vastissime contrade delle produzioni dell'industria nazionale e germanica. Con ciò si schiuderà all'operosità del nostro commercio e della nostra navigazione, l'illimitato campo che la posizione nostra geografica ha loro assegnato, ed ivi non avremo a

¹⁰³) *Ivi*, p. 86. Vedi anche i Verballi del Consiglio-Dieta di Trieste, «Biblioteca Civica», Trieste, *ad annum*.

¹⁰⁴) *Ivi*, p. 87.

lottare, come a ponente, collo svantaggio della maggior distanza in confronto di altri porti. Qui giovami ricordare quali sforzi si richieggono per richiamare il commercio, una volta sviato, alle sue vie naturali, e come spesso torni a ciò utile ogni opera, perocché il commercio è tal pianta che isterilisce ove non sia continuamente sorretta da provvedimenti, e secondata da vedute analoghe all'universale incessante progresso».

Ben lo sanno – egli continuava – «Marsiglia, Genova ed Ancona che si accingono con vaste costruzioni e con nuove linee di strade ferrate, e di navigazione a vapore ad appropriarsi rispettivamente la maggior possibile partecipazione nei nuovi traffici che addurrà la apertura del Canale. Questi sono fatti notori e furono anche rilevanti nel rapporto del signor consigliere Sforzi; io però aggiungerò che non potranno tornare se non a detrimento di Trieste qualora il commercio nostro continui ad attenersi a viete e non più ammissibili abitudini, e nulla faccia per evitare di soccombere nella gara della concorrenza» ¹⁰⁵).

Una settimana dopo sempre il Revoltella rimetteva all'arciduca Rainer, presidente del Consiglio dei ministri (tramite il Rechberg-Rothentlöwen) un altro rapporto dal quale si citano alcune proposizioni significative: «Ajoutons à toutes ces considérations que les immenses populations du Grand Orient, qui s'élèvent au delà du double de celles de l'Europe, ne peuvent que développer rapidement leurs besoins au moyen des progrès de la civilisation, et procurer ainsi de très-grandes avantages aux débouchés de la majeure partie des produits de l'industrie nationale. L'Autriche a prouvé à l'Exposition de Londres en 1851, et elle le prouvera certainement encore à celle de cette année, qu'elle ne craint aucune concurrence pour ses fabricats dans les prix moyens, et qu'elle a au contraire une supériorité incontestée sur nombre des produits de première nécessité que ses fabriques sont à même de livrer à meilleur compte que qui que ce soit. Dès lors il devient évident qu'en favorisant l'écoulement en voie directe des produits nationaux et l'extension du commerce avec l'Orient, la balance serait grandement en faveur de l'exportation, et que le solde qui devrait être payé en numéraire viendrait puissamment en aide au rétablissement des valeurs autrichiennes.

¹⁰⁵) *Ivi*, pp. 259-261.

Qu'il soit aussi permis au soussigné d'attirer l'attention de son Gouvernement sur ce que la grande Société de commerce des Pays-Bas dite *Niederlandsce Handel Maatschappy* sera pour ainsi dire forcée d'établir des comptoirs à Trieste et d'y offrir, en raison de la grande partie des enchères publiques qui ont lieu aujourd'hui tant à Rotterdam qu'à Amsterdam, pour les riches produits des colonies hollandaises, destinés, dans ce cas, à transiter par les chemins de fer autrichiens.

Dès lors on ne peut que sentir l'urgente nécessité de se préparer immédiatement dans les ports autrichiens, surtout à Trieste, pour ne pas se laisser devancer par les Etats voisins tels que Gênes, Livourne, Ancone et Marseille et principalement cette dernière ville, qui dès à présent fait déjà des préparatifs considérables en vue de la nouvelle voie de communication avec le Grand Orient. Car si au commencement de l'ouverture du Canal maritime de l'Isthme de Suez, on se laissait prendre la préférence qui revient au port de Trieste par sa position plus rapprochée, il deviendrait très difficile plus tard de la reconquérir, et la Monarchie Autrichienne s'exposerait par là à diminuer sensiblement la prospérité de ses fabriques, de son commerce, de ses chemins de fer, ainsi qu'à perdre une grande partie de l'immense transit par ses États que l'avenir bien compris lui prépare.

C'est ici le cas de signaler au Gouvernement une entreprise, dont il aura sans doute connaissance, qui menace de porter un coup bien préjudiciable au commerce maritime de l'Autriche ainsi qu'à la Société du Lloyd autrichien. Il s'agit du projet déjà bien avancé d'établir une ligne de grande steamers à vapeur entre Ancone et Alexandrie d'Egypte. Ce n'est point au soussigné qu'il appartient de calculer les conséquences dangereuses qui pourraient en résulter: tant en politique que sous le rapport de l'économie nationale, si dès à présent on ne prenait des mesures énergiques pour affaiblir les effets d'une navigation aussi pernicieuse aux intérêts commerciaux et politiques de l'Empire» ¹⁰⁶).

Idee chiare – ci sembra – e visione precisa di una realtà economica austriaca ed internazionale; un parlare che il Revoltella avrebbe ripreso, su per giù nei medesimi termini, nel suo opuscolo del 1864 dal titolo *La partecipazione dell'Austria al commercio mondiale*; opuscolo nel quale l'Austria era vista, con ottimismo molto «forzato», come «in via di rigenerazione», e nel quale egli poteva permettersi pure di dottrineggiare un poco, scrivendo che «anche ai nostri dì ad onta del progre-

¹⁰⁶) *Ivi*, p. 264.

dito equilibrio nelle condizioni di popoli civilizzati» si poteva desumere «lo stadio di cultura e prosperità di una nazione qualsiasi, dalla natura e dalla utilizzazione delle comunicazioni che uniscono i suoi centri di produzione e di consumo a quelli dell'estero» ¹⁰⁷).

Siamo nel 1864 in un momento cioè in cui l'ultimo dei grandi negozianti di Trieste della metà del secolo auspicava un balzo qualitativo per l'emporio triestino e un invito all'Austria a «scuotersi dall'indifferentismo finora dimostrato in fatto di politica commerciale» ¹⁰⁸).

* * *

Fino al Revoltella compreso, possiamo dire, a conclusione, che ci troviamo dinanzi ad un gruppo organizzato di uomini che per la città adriatica segnano obiettivi e mete nell'ipotesi dell'ottimistico augurio che, già alla fine del secolo precedente (1785), Antonio de Giuliani aveva formulato scrivendo che non c'erano da prevedere limiti allo sviluppo di essa: «Volendo calcolare gl'ingrandimenti della città di Trieste in ragione degli sviluppi, dei quali può essere suscettibile la monarchia, si troverebbe – egli sosteneva – che a torto si limitano le proprie idee» ¹⁰⁹).

¹⁰⁷) P. REVOLTELLA, *La partecipazione dell'Austria al commercio mondiale*, Trieste 1864. Per il Revoltella, insomma, ricco di trent'anni di esperienza, l'assenteismo dell'Austria era un'«enigma» tanto più inspiegabile se messo in relazione alla imminente apertura del Canale. «Se si effettua questo Canale – egli scriveva – il quale unendo il Mediterraneo al Mar Rosso, l'Europa centrale colle Indie Orientali e coi paesi che si attergano all'Austria riaprirà integralmente la via commerciale che dai tempi dei Tolomei sino a quelli di Vasco da Gama rendeva potenti e ricche le contrade del Mediterraneo, tale avvenimento darà senza dubbio altro indirizzo al commercio mondiale e favorirà specialmente quegli Stati, ai quali il commercio marittimo per i mercati per l'Oceano Indico sarà maggiormente abbreviato in grazia della loro posizione geografica» (p. 15).

Sembrano sintetizzate, in queste parole di Revoltella, le ansie e le preoccupazioni dei mercanti e degli armatori dell'emporio triestino per la concorrenza di Marsiglia, di Genova ed anche di Ancona. «Il Commercio – aggiungeva Revoltella dottrineggiando – è tal pianta che isterilisce ove non sia continuamente sorretta da provvedimenti e secondata da vedute analoghe all'universale incessante progresso [...]. Tutto però tornerà ugualmente a detrimento di Trieste qualora il commercio nostro continui ad attenersi a viete e non più ammissibili abitudini, e nulla faccia per evitare di soccombere nella gara della concorrenza» (*Ibidem*).

¹⁰⁸) *Ivi*, p. 14.

¹⁰⁹) GIULIANI, *Riflessioni sul porto di Trieste*, citato, p. 64.

Dopo il Revoltella non sarà più così facile pensare in questo modo. A parte i suoi richiami allarmati sulla partecipazione dell'Austria ai commerci mondiali, si può osservare che la seconda metà del secolo XIX vedrà consolidarsi – e in buona misura grazie all'apertura del Canale di Suez alla navigazione – la posizione di Trieste nel campo commerciale ed in quello dei trasporti marittimi e ferroviari. Ma *come* la città si ingrandirà (arriverà alla fine del secolo a sfiorare i 200.000 abitanti) e prospererà (anche dopo l'abolizione del porto franco nel 1891), *così* insieme essa andrà complicandosi nei delicati equilibri interni della sua composita borghesia commerciale, vedrà formarsi e crescere al suo interno (in proporzione diretta allo sviluppo commerciale ed industriale) un proletariato urbanizzato sempre più maturo, e si troverà al tempo stesso ben dentro ad una realtà statuale austriaca non più da essa condizionabile, come all'epoca degli Stadion e dei Bruck. Nell'Austria dei «popoli» divenuta rapidamente l'Austria delle «nazionalità oppresse», si assisterà al fenomeno del trasformarsi di una città – che ai contemporanei appariva fuor di ogni dubbio, e da sempre, destinata ad adempiere una «missione» commerciale e mercantile nell'impero degli Asburgo (si pensi al Kandler di tutta la sua produzione storica!) – da «fedelissima» ed appagata sul piano del benessere e della sua enfatizzata «autonomia», a «nemica», ed a centro direzionale dell'irredentismo adriatico; come osservava Angelo Vivante nel suo lavoro sempre valido su *L'irredentismo adriatico* appunto, quando scriveva di un miracolo politico ed ideologico *negativo*, accaduto a Trieste verso il volger del secolo, e di cui era difficile capire la ragione.

Trieste, e con essa le terre della Giulia, diventeranno uno dei problemi pesanti, sul piano politico e nazionale, di un conflitto coinvolgente mondo italiano, mondo slavo e mondo germanico; esattamente come mirabilmente ebbe a scrivere nel 1947 Ernesto Sestan; come hanno anche scritto, in anni recentissimi, Angelo Ara e Claudio Magris; e, proprio in questo 1988, Elio Apih ¹¹⁰): Trieste, in definitiva, come un problema di «identità di frontiera», di «insularità», di «marginalità».

¹¹⁰) A. VIVANTE, *Irredentismo adriatico. Contributo alla discussione sui rapporti austro-italiani*, Firenze 1912.

E. SESTAN, *Venezia Giulia. Lineamenti di una storia etnica e culturale*, Roma 1947.

A. ARA-C. MAGRIS, *Trieste. Un'identità di frontiera*, Torino 1982.

APIH, *Trieste*, citato.

APPENDICE

(1)

LETTERA 5 GENNAIO 1859 DI REVOLTELLA A WEISS STARKENFELS, VIENNA. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 8-10)

Lascio giudicare a Lei stesso *qual penosa impressione debba aver in me prodotto* [non in corsivo nel testo] il contenuto della preg. sua 3 c.te. Nel mentre con ansiosa impazienza io attendo ogni giorno il corriere nella speranza che mi portasse una favorevole evasione del mio promemoria sottomesso a S.E. il Sig. Ministro del Commercio, *in merito all'appoggio morale da me implorato dal Governo austriaco, per riaprire la sottoscrizione pell'importantissimo affare dell'apertura dell'Istmo di Suez, onde anche l'Austria possa prendere parte a questa grande intrapresa che sì immediatamente, e sì altamente interessa la nostra piazza, e tutta la Monarchia, sentirmi invece dire ch'io faccia da per mè, è una cosa che veramente mi fa pena, e che mi pare piuttosto un ironia che una seria espressione de' voti de' Ministri!* [non in corsivo nel testo] Mi permetta, Signor Cavaliere, di farle riflettere ch'io per quest'affare dell'Istmo ho fatto quello che per me era umanamente possibile, e di più di quanto mai si possa pretendere da un buon patriota, e da un zelante suddito, ed ho avuto la soddisfazione di riuscire a Parigi, ad attuare quello che le saggie idee de' Ministri avevano suggerito, senza di che l'affare sarebbe abbandonato per le nostre parti, e con gran fatica ho potuto riuscire a farci scalare dalla posizione di semplici spettatori. Ma ora, la prego di dirmi, cosa mai potrei fare di più, io, semplice privato, senza l'appoggio del Governo? Aprire la sottoscrizione? Per rendermi ridicolo? Se il Governo stà tra le quinte, chi mai darà retta ad un particolare che volesse montare sulla scena, e chiamare le popolazioni a soscrivere ad una intrapresa per la quale il Governo stesso, che dovrebbe essere l'anima della mediazione, stà invece del tutto pacifico e indifferente! Dovrei mancare a mè stesso se mai potesse venirmi in capo di andare inanzi, se mi trovo così abbandonato da coloro nella cui influenza morale ho risposto tutta la mia fiducia. Se Lei riflette bene, Ella vedrà che se il Governo non mi spalleggia, io non posso assolutamente far nulla, ogni mossa sarebbe sterile d'effetto, e compromettente per mè, *e mi esporrebbe ancor più di quello che già mi sono esposto, e segnalato,*

che col contegno passivo del Governo, mi si costringerebbe propriamente mio malgrado, a dover perfino rinunciare alla mia carica di Vice Presidente, per non far la figura d'un uomo cui si legano, e mani, e piedi, e poi gli si dice saltate, e ballate liberamente, a vostro piacere! [non in corsivo nel testo]

Non comprendo poi quello che Ella mi dice del diritto del Governo Prussiano a firmare; a mè non consta nulla di ciò; e Lei deve aver preso un equivoco, confondendo forse il Gov.o.Pr. col Console Pr. in Alessandria che ha 2 calzalai, ed 1 sarto, per devotissimi sudditi colà.

In conclusione la cosa si concentra in questo dilemma. *O il nostro paterno Governo trova utile per la Monarchia il taglio dell'Istmo* [non in corsivo nel testo], e per conservarsi l'influenza nell'affare da mè riassicuratogli, troverà di appoggiare moralmente le mie ultime mosse – e in tal caso avrà in mè il più caldo instancabile promotore ed esecutore dell'affare, *oppure questo non è il caso, e mi si vuole lasciare abbandonato* [non in corsivo nel testo] – ed in allora tutto il mio zelo, e la mia buona volontà riescono vani, sterili ed inutili; io mi troverei a predicare al deserto, non potrei far nulla di sostanziale, ogni mio passo sarebbe compromettente, e privo di senno, per farmi censurare da tutto il mondo, senza scopo; infine, se non sono appoggiato, e protetto, tutto quel di meglio che mi resta a fare, sarebbe ritirarmi dalla scena, colla mortificazione nell'animo di veder perduti i frutti del buon incominciamento delle cose, – e quando Lesseps avrà ottenuto il permesso dal Sultano, come l'otterrà certo, allora, ma troppo tardi, si accorgeranno di aver rinunciato alla bella posizione offerta nel grand'affare. Ma io nutro lusinga che ciò non sarà il caso, e spero che il Sig. B.ne de Bruck l'avrà tranquillizzata, e date le migliori notizie, come anche S.E. il Sig. B.ne de T. [Toggenburg] quando avrà maturamente riflettuto al gravissimo argomento, non vorrà assumere sopra di sè l'enorme responsabilità d'aver troppo poco apprezzata questa grande intrapresa che deve essere coll'andar degli anni la più feconda sorgente del risorgimento, e della floridezza del Commercio dell'austriaca Monarchia in generale, e de' suoi porti marittimi in particolare.

La prego di consolarmi presto con migliori notizie che attendo ansiosamente.

In Francia si continua a lavorare per l'oggetto; nella seduta del Consiglio d'Amministr. del 20 dicembre si è dichiarata formalmente la definitiva costituzione della Società, si è nominato M. Paul Merruau a segretario generale della Compagnia, e si è autorizzato il Comitato della

Direzione ad operare l'impiego sicuro temporaneo de' fondi disponibili. La prossima tornata avrà luogo il 15 c.te.

Scriverò a Parigi che le spediscono regolarmente il giornale dell'Istmo di Suez, il quale ora sortirà ogni 1 e 15 del mese.

(2)

LETTERA 5 GENNAIO 1859 DI REVOLTELLA A REALI, VENEZIA ¹⁾. (*Fondo Grois Negrelli*, II, p. 10)

Vi scrissi ultimamente il 27 dicembre. Per l'affare dell'istmo sono continuamente in attivo carteggio con Vienna; appena potrò dire con precisione, ne sarete tosto informato. Frattanto siate compiacente di fare inserire nella Gazzetta di Venezia il qui inserito articolo oggi pubblicato sull'Osservatore Triestino; *esso discese dall'alto con cenno di promulgarlo*. [non in corsivo nel testo]

La prima seduta del Consiglio d'Amministrazione a Parigi ha dichiarato formalmente costituita la Società dell'Istmo; nominò M. Meruau a Segretario generale; ed incaricò il Comitato di Direzione del più sicuro impiego de' fondi disponibili.

¹⁾ G. Reali, presidente della Camera di Commercio di Venezia.

(3)

LETTERA 6 GENNAIO 1859 DI REVOLTELLA A WEISS STARKENFELS, VIENNA. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 11-12)

Sono giudizioso, come sempre; io vedo dalla grata sua del 4 c.te le idee di S.E. il Sig. B.ne de Bk [Bruck] e piuttosto che una decisione incompleta, è meglio niente! Ciò comprendo, e paziento. L'ostacolo adunque che ora ci si mise per via, sono le false voci d'Egitto. Su di ciò ho la soddisfazione di dirle che questa notte mi è capitato un telegrafo da Lesseps, di jeri, che non poteva giungere più a proposito, per sventare tutte quelle vociferazioni, e che, rispondendo alla mia lettera diretta a Lesseps il 1° c.te, dice:

«Vice Roi a déclaré officiellement au Consul anglais que j'avais suivi en tout ses instructions, et qu'il était résolu de poursuivre l'entreprise dont il était premier intéressé, et promoteur. Ruyssemaers part demain pour Egypte, et moi commencement février, après versement de Janvier assuré; tout va bien. Bruits faux sur baisse d'actions, point de marché, ne s'en trouvent pas».

Dietro questo dispaccio deve cessare ogni sinistra supposizione della contrarietà del Vice Re, e deve essere manifesto agli occhi di tutti che i rapporti avversarij sono falsi, l'ostacolo dunque che ora c'imbarazzava, cade da sè, e non ha mai in realtà sussistito; un branco di confusionarij egiziani ha avuto la malvagità di far nascere tutti questi dubbj, ai quali il Vice Re non ha preso parte, cosa da lui già esplicitamente dichiarata, ed ora confermata al Console inglese; vorrei dunque sperare che non potendo più sussistere negli animi dei Ministri delle contrarie prevenzioni di questo particolare, la desiderata decisione d'un favorevole appoggio morale, non dovrebbe più a lungo farsi attendere. Però io non voglio essere indiscreto, e se si dovrà ancora aspettare, aspetterò con tanta rassegnazione alcun tempo ancora, *purché in fine de' conti, quando sarà giunto il momento opportuno, l'impetrata protezione non mi manchi, essendo essa il fondamento sine qua non, di tutte le ulteriori mie pratiche.* [non in corsivo nel testo] Il Sig. de Ruyssemaers, di cui parla Lesseps nel suo telegramma, è Console dell'Olanda in Alessandria, ch'essendo stato ora a Parigi ritorna in Egitto al suo posto, ed essendo legato col Vice Re, e nello stesso tempo agente, e membro del Consiglio della Compagnia pel taglio dell'Istmo, sarà in grado di dare al Vice Re stesso tutte quelle ulteriori delucidazioni che mai potrà desiderare. Quello che più mi fa molto piacere si è di sentire che secondo l'invito di S.E. il Sig. B. de Bruck, da me trasmesso a Lesseps il 1° c.te, quest'ultimo si farà sollecito di partire per l'Egitto ai primi di febbrajo vada [?] perfettamente sistemare ogni cosa, locchè dimostra anche quanto peso Lesseps annette ai consigli de' n/ Ministri. Anzi potendo sarà il caso che per fare più presto egli prendesse la via di Marsiglia senza passare per Vienna, gli scriverò invitandolo a preferire il viaggio per Vienna, onde colà personalmente concertarsi coi Ministri stessi.

Infine, spero che il contenuto di questa lettera le riuscirà tanto grato, quanto quello della mia di jeri doveva riuscirle disgustoso.

Mi fa piacere che il Sig. de Blumfeld sia il Cons. uff. di T. [Toggenburg] e la prego coltivarlo onde metterlo sulla buona via; — col Console saprò dirgermi secondo i di Lei perspicaci suggerimenti.

LETTERA 7 GENNAIO 1859 DI REVOLTELLA A LESSEPS (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 12-14)

J'ai eu hier la satisfaction de recevoir votre télégramme d'avant hier dont copie d'autre part. Cette pièce ne pouvait m'arriver plus à propos, car en même temps, j'ai reçu une lettre de Vienne par laquelle on me disait bien explicitement de la part du Ministre, que les avis contraires de l'Egypte, donnés par des malveillants, faisant supposer du mécontentement de la part du Vice-Roi à vos démarches jusqu'ici exercez une telle influence désagréable parmi les Ministres mêmes, qu'ils se trouvaient empêchés dans leurs bonnes dispositions et ne pouvaient se résoudre, dans l'incertitude, à me donner l'appui demandé pour me mettre à même de recevoir la souscription pour l'Autriche, de manière que, pour ne pas devoir me donner pour le moment une réponse peu satisfaisante ou incomplète à ce sujet, sur le mémoire présenté par moi, *M. le Baron de Bruck, toujours très bien animé pour l'affaire, a trouvé convenable, dans l'intérêt même de la chose, de tenir en ses yeux pour quelque temps encore une décision formelle, jusqu'à ce que le bruits en question, sur les dispositions du Vice-Roi, se soient apaisés, pour pouvoir alors m'accorder l'appuy si nécessaire que j'ai demandé.* [non in corsivo nel testo] Vous pouvez vous figurer avec quel plaisir j'ai répondu encore hier en triomphe à la dite lettre votre dépêche à la main, en déclarant solennellement aux ministres: que le Vice-Roi a déclaré officiellement au Consul anglais que vous aviez suivi en tout ses instructions, et qu'il était résolu à poursuivre l'entreprise dont il était le premier intéressé et promoteur! Cette nouvelle fera un éclatant effet à la Capitale et donnera un nouveau démenti aux rapports des méchants qui finissent par avoir joué le plus triste rôle, tandis que la vérité se fera jour au milieu de leurs intrigues. Mais ce n'est pas tout. Vous avez toujours eu la bonté de m'inviter et je vous prie de faire de même aussi en cette occasion. Merci, avant tout, de votre décision à vous rendre à Alexandrie le mois prochain. Ceci est indispensable, et portera d'excellents fruits, M. Ruysenaers vous préparera en attendant aussi de sa part le terrain en Egypte pour le trouver tout prêt à la récolte, lorsque vous y arriverez.

Sur cela nous sommes bien d'accord; tout ce que je voudrais y ajouter, c'est que au lieu de prendre la route de Marseille, vous veuillez prendre celle de Vienne et de Trieste. Je tiens cette invitation d'en haut

et j'y mets un grands poids car il est indispensable que votre présence à la Capitale raffermisse aussi celle des ministres, qui pourraient être chancelants; *et en outre j'ai aussi un grand plan* [non in corsivo nel testo]: le voici. Entre le 15 ou 20 février j'ai disposé de donner une fête d'inauguration de ma maison et j'ai déjà obtenu l'assurance que non seulement M.M. les Ministres de Vienne, mais aussi l'Archiduc Ferd. Maximilien m'honoreront de leur présence; je réunirai chez-moi tout ce qu'il y a de saillant ici et quelques notabilités de la capitale; je prends la liberté de vous inviter dès à présent à me faire l'honneur d'intervenir à la dite réunion qui nous offrira une opportunité farovable à donner une grand coup à notre affaire. Je connais mon monde ici, il faut savoir le prendre, et je vous assure qu'une occasione comme celle-ci est faite à produire un effet merveilleux, si votre présence n'y fait pas défaut d'autant plus que j'aurai l'avantage de présenter aux invités l'ébauche en craie d'un groupe (que je veux faire exécuter en marbre) représentant le percement de l'Isthme de Suez, ordonné déjà depuis quelque temps à un de nos plus grands artistes de Milan. J'ai la confiance, que si vous aurez la bonté de me faire cet honneur, comme je veux bien m'en flatter, l'esprit dans notre ville reprendra de la viguer, et avec la présence et la faveur des ministres qui pourront donner de vive voix plus facilement de l'animation à tout le monde, nous allons, tout en nous amusant, poser par là la pierre fondamentale à une généreuse souscription pour Trieste, qui sera ensuite imitée plus amplement dans toute la monarchie. Ainsi j'en fais un grand cas. Ayez la bonté, de m'écrire en réponse, si vous acceptez, comme je l'espère, cette invitation. Partant de Vienne, environ à la mi-février vous allez arriver ici juste convenablement pour arriver à la réunion ici, et puis partir avec le bateau du 27, directement pour Alexandrie. En faisant le voyage ainsi, vous arriverez en Autriche à l'associer à votre entreprise, et une fois donné cette animation, je ferai le reste.

J'attends avec impatience votre agréable réponse ainsi que vos bonnes nouvelles promises et quelques détails sur la souscription russe effectuée; je vous prie de m'écrire le plus souvent qu'il vous est possible, car tout me sert à remuer l'objet, et à le pousser de toutes mes forces.

Ayez la bonté de donner l'ordre à l'expédition du *Journal de l'Isthme*, d'en envoyer régulièrement un exemplaire à Monsieur le Chevalier Weiss de Starkenfels à Vienne, beau-frère du feu Negrelli.

M.me de Negrelli vous fait par mon entremise ses sincères remerciements pour l'honorable gratification de fr. 25/m que vous avez bien

voulu assurer par moi en retribution des frais et des grands services rendus par feu son Epoux à l'oeuvre de canalisation de l'Isthme; comme je lui ai avancé sur sa demande une partie (se trouvant en besoin d'argent) vous voudrez bien, lorsque il s'agira de lui en faire remise, de faire passer le tout par mes mains, afin que je puisse régler les comptes avec Elle. Je lui ai communiqué que vous lui réservez 5 actions de fondation, ce dont Elle vous est très reconnaissante.

(5)

LETTERA 8 GENNAIO 1859 DI REVOLTELLA A WEISS STARKENFELS, VIENNA. (*Fondo Grois Negrelli*, II, p. 14)

Confermandole la mia dell'altro jeri, ho il piacere di trasmetterle copia di Lettera che ho in quest'istante ricevuto dal Sig. de Lesseps, datata del 5 c.te. Essa contiene pure copia di quanto scrisse, esso Sig. de Lesseps, a S.A. il Vice Re d'Egitto. Queste due pure sono interessanti, per cui la prego sottoporle con tutta sollecitudine *ai saggi riflessi di S.E. il Sig. B.ne de Bruck, nonché a S.E. il Sig. B.ne de Toggenburg, ed indi anche di S.A. il P.pe Metternich* [non in corsivo nel testo], riferendomi al più presto quanto Essi avranno dovuto d'osservare in proposito. Quanto a mè, io sono contento del loro contenuto, e se il Signor de Lesseps si rivolge al Vice Re onde reclami dal Sultano il permesso di dar principio ai lavori, lo fa nell'interesse di schivare i tortuosi giri della politica delle nazioni estere, e per arrivare più direttamente al suo scopo. Mi sarà oltremodo interessante l'apprendere da prossima sua come la pensano i Ministri, nonché S.A. in questo particolare. Quanto concerne poi le voci bellicose Ella osserverà come Lesseps non ci presta alcuna fede, come in generale le persone assennate, e ben intenzionate non ci danno alcuna importanza.

Il Consiglio di Amministrazione ha votato un indirizzo di ringraziamento a S.A. il Vice Re, di cui lo stesso Lesseps sarà latore. Io poi ho scritto a Lesseps ne' modi più impegnanti di passare per Vienna recandosi in Egitto, e non dubito ch'egli seguirà questo consiglio.

LETTERA 9 GENNAIO 1859 DI SAINT-HILAIRE A REVOLTELLA, TRIESTE ¹⁾.
(Fondo Grois Negrelli, II, p. 15)

J'ai reçu hier votre aimable lettre du 4 Janvier et je vous remercie de vos souhaits de bonne année et je vous les rends bien cordialement. Je ne vous ai pas écrit plus tôt parce que je pensais bien que vous n'étiez pas encore rentré chez vous, et j'ai bien compris de mon côté ce qui vous avait fait garder ce long silence.

Vous avez pu le voir le n° du 1.er Janvier du *Journal de l'Isthme de Suez*; et je suis sûr qu'il aura attiré toute votre attention puisqu'il contenait les noms des administrateurs, et le protectorat de S.A. le prince Jérôme Napoléon. Vous aurez vu aussi que notre ami Lafosse n'y figure pas parce que, tout examen fait, il a donné sa démission. Il est bien exact aussi que M. Albert Rostand a donné la sienne, après des luttes qui ont été assenza vives, d'après ce qui m'a été rapporté. On assure qu'en effet les actions perdent déjà 30 frs ainsi qu'on vous l'a dit, et il est probable que le prochain versement ne se passera pas facilement car il y a des gens qui demandent la réparation pour la France parce qu'au lieu de 40 millions, elle en a donné 110. Mais je ne veux pas vous communiquer mes impressions que vous connaissez d'ailleurs et j'attends les vôtres pour vous dire les miennes. Je ferai toutes vos commissions si affectueuses chez M. Thiers, M. Odilon Barrot et notre ami Lafosse. Vous savez sans doute que M.me Delamalle est morte, il y a près d'un mois. C'est de toute façon une très grande perte. Elle manquera immensément à notre pauvre ami [al Lesseps].

¹⁾ Barthélémy de Saint-Hilaire, segretario generale della Compagnia del Canale fino al 5 novembre 1858.

LETTERA 20 LUGLIO 1859 DI REVOLTELLA A MERRUAU, PARIGI ¹⁾. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 127-128).

J'ai eu l'avantage de recevoir vos communications sur les différentes décisions prises par le Conseil d'Administration et j'en ai toujours pris bonne note, en Vous remerciant de votre exactitude. Vous comprenez bien, Monsieur le Secrétaire, que si j'ai gardé si longtemps le silence, c'est que sous les circonstances politiques où nous nous trouvons, et sous le fléau de la guerre je ne pouvais avoir rien de saillant à vous dire sur ce sujet quoiqu'important qu'il soit. Mais maintenant que la fase des choses est totalement changé, par l'heureuse inspiration de la paix, je m'empresse de répondre à votre estimée du 13 de ce mois, que j'ai reçue aujourd'hui, et qui me fait part des importantes décisions prises par le Conseil dans sa séance du 12 ct. qui ont attiré toute mon attention.

Les décisions que la haute intelligence du Conseil d'Administration vient de statuer, *décèlent à mon esprit un plan de conduite très-adroitement combiné pour vaincre par l'introduction du Gouvernement français, et par le cri unanime de toute la France, si la Société était menacée d'une dissolution, l'antagonisme anglais.* [non in corsivo nel testo]

A ce propos je vous dirai aussi de mon côté que le moment me paraît venu, à intéresser aussi le Gouvernement d'Autriche bien énergiquement à s'unir aux efforts de la France auprès de la Porte Ottomane, à donner son approbation à la grande oeuvre dont il s'agit. Quand même les deux Souverains en fixant les préliminaires de la paix n'eussent rien concerté à ce sujet, il est hors de doute que de la part de notre Gouvernement d'après les récents événements, la politique indécise et le menagement pour l'Angleterre, doit céder désormais la place à une politique bien résolue, et à la meilleure intelligence avec la France, sans s'en laisser plus imposer par les Anglais, et par conséquent je pense que l'Autriche ne laisserait pas de la saisir cette opportunité pour travailler de concert avec le Gouvernement français au sujet de l'entreprise de l'Isthme, *et cela d'autant plus qu'enfin après la France, il n'y a pas*

¹⁾ Paul Merruau, segretario generale della Compagnia del Canale dal gennaio 1859, in sostituzione del Saint-Hilaire.

d'autre nation au monde que l'Autriche, qui soit directement et si hautement intéressée au dit percement. [non in corsivo nel testo]

Son Excellence, M.r le Ministre des affaires étrangères auquel Mons.r le Vice-Président Duc d'Albuféra se proposait de s'adresser, suivant les décisions du Conseil, saura dans sa haute sagesse saisir l'instant convenable et conduire sa diplomatie de manière à faire naître cette heureuse combinaison des choses et je vous serai très-obligé si Vous voudrez bien avoir la bonté de me transmettre au plus tôt possible une copie de la dite lettre que M.r le Duc d'Albuféra allait lui écrire, comme aussi de me communiquer à son temps le résultat de ces démarches, pour mon gouverne et direction dans les diligences que je me propose de faire après que j'aurai reçu votre réponse sur cette lettre, et vos considérations sur ce que je viens de Vous exposer, comme aussi de la part de Mons.r de Lesseps auquel j'écris demain à Alexandrie.

Dans l'espoir d'une bonne réussite, et dans l'attente de vos agréables nouvelles...

(8)

LETTERA 21 LUGLIO 1859 DI REVOLTELLA A RUYSSENAERS, ALESSANDRIA D'EGITTO ¹⁾. (*Fondo Grois Negrelli*, pp. 128-129)

Toujours privé du plaisir de Vous lire, je me réfère à ma dernière du 28 Juin, et je Vous fais ces lignes, pour Vous dire mes impressions au sujet de l'affaire de l'Isthme, dans la nouvelle phase dans laquelle vient d'entrer la politique Européenne par suite des derniers événements.

Ces impressions, je me hâte de Vous le dire, sont on ne peut plus satisfaisantes. Sans entrer en discussions générales, *je me bornerai de saisir la question sous le point de vue de l'Autriche, ce qui est de mon ressort.* [non in corsivo nel testo]

Vous savez bien que dès qu'on a commencé à s'occuper de ce grand projet, et jusque dans les derniers temps, il n'y avait toujours qu'une seule voix unanime de la part de notre Etat sur l'immense utilité commerciale que l'Autriche en tirerait de son exécution. A commencer

¹⁾ S.W. Ruysenaers, console generale dei Paesi Bassi, vicepresidente e agente generale della Compagnia del Canale in Egitto.

par l'Empereur, puis par des Ministres, par toutes les corporations, et enfin par toutes nos populations, tout le monde désirait vivement le percement de l'Isthme, tellement saute aux yeux son utilité pour notre pays.

Vous savez aussi, mon cher Monsieur, les motifs secrets qu'ont empêché notre Gouvernement jusqu'à présent à apporter son concours efficace à l'effectuation de cette entreprise, malgré toutes ses bonnes dispositions et sympathies; c'est que la politique au dehors y avait mis sa queue, c'est que les intelligences avec la France n'étaient pas les meilleures, qu'on prévoyait un orage, et que par conséquent on aimait ménager l'Angleterre.

Maintenant toutes ces contrariétés politiques viennent de disparaître. La paix loyale et honorable conclue entre les deux Puissances qui sont en première ligne appelées à faire le bienfait de l'union des deux mers, a rapproché ces deux grandes Nations, et leur Souverains ont appris à se regretter pour le temps de bataille; je ne serai pas surpris si dans leurs conférences ils eussent parlé aussi de l'affaire de l'Isthme, et fondé déjà les bases d'une bonne intelligence à ce sujet, car les vues de l'Empereur des Français par rapport à la mer Méditerranée, ne lui auront pas laissé oublier dans un moment aussi solennel l'importante question de l'Isthme. [non in corsivo nel testo] Quoiqu'il en soit, cette participation prompte et sincère et l'abandon du ménagement pour l'Angleterre, dont la politique doit avoir glacé notre cabinet envers Elle, nous sont garants, que maintenant la France et l'Autriche, poussées par leur intérêt, par leur vues, et dégagées de leurs politiques contraires et retrécissants, marcheront ensemble dans le meilleur accord pour porter cette grande oeuvre à sa maturité, en influent ensemble sur le Sultan à y donner son autorisation, et faisant ainsi tomber en leur faveur la balance par leur poids conjoint contre lequel l'Angleterre seule, en face de tous les autres Etats d'Europe, ne saurait pas remporter le prix.

Ainsi, voyant cette bonne tournure des choses, le moment favorable me paraît être venu, pour reprendre de mon côté, mes diligences à la Capitale, à fin d'obtenir l'appuy énergique de notre Gouvernement, et son propre intéressement, pour effectuer les subscriptions en Autriche.

Mais pour faire cela avec fondement, j'ai besoin des instructions et des renseignements précis de la part de M.^r de Lesseps, auquel j'écris par conséquent en ce sens dans l'incluse que Vous voudrez lui bien faire tenir en le priant de me répondre au plus tôt.

Les décisions du Conseil d'Administratiuon à Paris du 12 ct. sont bien importantes. On a recours à l'intervention du Gouvernement Fran-

çais, et on a préparé toute l'armée des actionnaires françaises à s'écrier hautement, si un jour la Société devait être menacée de dissolution laissant son oeuvre à demi. [non in corsivo nel testo]

(9)

LETTERA 21 LUGLIO 1859 DI REVOLTELLA A LESSEPS, ALESSANDRIA D'EGITTO. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 129-130)

Il est bien long temps que je n'ai pas eu l'honneur de vous lire, et moi même je n'avais pas eu l'occasion de vous écrire que seulement les quelques lignes le 9 Mai. J'étais cependant en rapport avec notre excellent Ami Mons. de Ruysenaers qui ne m'a suspendu ses intéressants renseignements, qu'après l'interruption de la communication decretée entre nos deux parts. Enfin notre correspondance languissait, la grande affaire du percement de l'Isthme de Suez s'était retirée pour nous autres ici au fond de la scène; le fléau de la guerre menaçait de nous mettre hors de combat pour cette intéressante entreprise. Mais maintenant tout est changé la Dieu merci et je sens ranimé mon courage et je prends la plume sous de meilleurs auspices pour vous entretenir sur cet objet qui, après tant de vicissitudes, sera, je veux bien l'espérer couronné du meilleur succès. La grande inspiration qui nous a rendu le bienfait de la paix en un moment où devait plus que jamais croire à la continuation de la guerre, n'aura probablement pas oublié de s'assurer l'adhésion énergique de l'Autriche pour la grande oeuvre du percement de l'Isthme de Suez, qui est en parfaite harmonie, et non en tenir lieu, avec ses intentions connues relativement à la mer Méditerranée. Et quand même on n'eut pas parlé de cela dans les conférences qu'ont précédé la signature des préliminaires, il n'y a aucun doute, que ceux-ci signalent le commencement d'un nouveau ordre de choses dans les relations des Etats de l'Europe et qu'ils renforcent dans leur sein un intime rapprochement entre l'Autriche et la France, en émancipant la première des égards qui la tiennent jusqu'à présent indécise, et qui malgré son réel intéressement pour la jonction des deux mers, la déterminèrent pour des motifs d'une politique maintenant disparue, à contrarier en apparence le projet de tant d'importance pour ses commerces et pour son influence légitime dans l'Orient. Associés en corps et âme à cette grande idée du percement de l'Isthme, nous ne pouvons que nous féliciter de ce changement si important et radical dans l'état des choses, qui ne

pourra que produire des importants effets sur la détermination de la Porte Ottomane à sanctionner la concession.

Une fois qu'à Constantinople l'action insistente de la France sera conjointe aussi à celle de l'Autriche, l'effet ne devrait plus être douteux, parce que une seule puissance adverse, ne pourra plus prévaloir sur toutes les autres.

Ces sont les réflexions qui se présentent à mon esprit d'après le grand changement de la scène politique qui vient d'avoir eu lieu, et sous cette impression j'aurais de suite repris nos démarches à Vienne, et je n'avais [sic!] pas été retenu par la considération que Vous aurez eu sans doute de communications plus positives sur ce dont il est question, et que par conséquent pour donner à mes pas un caractère plus positif et pressant, il est mieux que j'attende de vôtre part les intéressants renseignements et considérations que Vous serez à même de me donner.

Le mieux de tout serait si dans vôtre prochain tour de l'Egypte Vous choisissiez la route de Trieste, parce qu'*à voix on peut mieux et plus complètement explorer la position et les avantages qu'on peut en tirer en poursuivant la conduite la plus convenable.*

Sans l'appui de nôtre Gouvernement je ne pourrai sans doute rien obtenir, mais je pense assurément que cet appui ne pourrait à présent être plus incertain, particulièrement si le Gouvernement français m'en préparait le chemin profitant de la bonne disposition de l'esprit qui règne à Vienne, les deux Souverains paraissant avoir été bien satisfaits l'un de l'autre. [non in corsivo nel testo] J'ai touché hier convenablement à M.r Merruau à Paris lui ayant écrit au sujet de ses communications sur les décisions du Conseil d'Administration, prises dans la séance du 12 ct., décisions très importantes, qui décèlent selon moi le plan de vaincre l'opposition anglaise non seulement par l'entremise du Gouvernement français, mais aussi par *les cris unanimes de toute la France intéressée à l'entreprise*, [non in corsivo nel testo] si celle-ci était menacée de dissolution.

J'ai prié Mons. Merruau de me communiquer les pièces y relatives, et de me tenir bien au courant pour pouvoir exercer aussi en Autriche de mon côté une influence convenable dans le sens de nos désirs.

LETTERA 25 LUGLIO 1859 DI REVOLTELLA A SAINT-HILAIRE, PARIGI. (*Fondo Grois Negrelli*, II, p. 131)

Combien de fois n'ai-je pensé à Vous mon très-cher Ami, depuis que nôtre correspondance se tait, et combien de fois ne voulais-je prendre la plume pour Vous écrire! mais que pouvais-je Vous écrire que de désolant au milieu des atrocités d'une guerre à laquelle je n'aurais jamais crû, et qui menaçait rien moins que d'engloutir l'Europe entière par une lutte toujours croissante, et interminable.

La Dieu merci, la paix est maintenant faite, et je désire bien de coeur qu'elle soit durable, et que la systemation de l'Europe soit enfin une fois pour toujours fixée sur de bases solides et bien organisées pour le bien être de l'humanité.

Nous en avons fort besoin, toutes les classes de personnes ayant beaucoup souffert dans cette crise épouvantable; le commerce languit, la navigation dort, l'industrie gémit sur les ruines encore fumantes entourées par la main de la destruction. *La continuelle agitation des Bourses, les oscillations et secousses des cours de change et des valeurs, selon le vent des opinions, est aussi un grand malheur qui a réduit à la misère beaucoup de notabilités financières, et dernièrement a fait tomber à Vienne la Maison Arnstein et Eskels, d'une renommée européenne, avec laquelle j'étais depuis nombre d'années lié en étroits rapports. Heureusement je fus à l'abri de toute perte matérielle, mais mon coeur n'en a pas été moins navré. Aussi, quant à moi, je suis sorti de cette crise, sans avoir essayé de pertes, mes affaires ayant été posées solidement, mais c'est une assez triste consolation, que de ne pas perdre, car enfin on travaille pour gagner, et si l'on ne gagne pas, le but est manqué.* [non in corsivo nel testo]

Et Vous que faites Vous, mon cher Monsieur? Votre santé est-elle parfaite? Songez-vous quelque fois à moi et à l'Isthme de Suez qui faisait jadis le principal sujet de nôtre correspondance? Je suis bien long temps sans nouvelles d'Alexandrie à ce sujet, mais je pense que le changement de scène politique qui a eu lieu en Europe par suite de la paix, le rapprochement de l'Autriche à la France, le refroidissement pour l'Angleterre, etc. etc. sont de circonstances favorables à cette entreprise.

Lorsque Vous avez un moment de liberté, consolez-moi, je vous

prie, avec vos bonnes nouvelles et veuillez agréer les sentiments de l'inaltérable amitié...

P.S. - Ayez la bonté de me rappeler avec intérêt au bon souvenir des très-honorables M.M. Thiers et Odilon Barrot en leur présentant mes respects, espérant qu'ils ne m'auront pas tout-à-fait effacé de leur mémoire.

(11)

LETTERA 25 LUGLIO 1859 DI REVOLTELLA A WEISS STARKENFELS, KALKSBURG (VIENNA). (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 132-133)

L'ultima mia era del 15 giugno, quando l'orizzonte politico era sì nero che minacciava di travolgere tutta l'Europa. Grazie al Cielo e alla saggezza e moderazione de' due Monarchi, passarono anche quei giorni d'orrore, e subentrò la pace, che ben ardentemente desidero non sia turbata, volendo sperare che le nubi che si vedono ancor sparse qua e là in aria, si diraderanno a poco a poco per sparire totalmente.

Ora adunque, all'ombra della pace, ci è nuovamente permesso di parlare di affari, e nominativamente del gran taglio dell'Istmo di Suez. Col ravvicinamento personale de' Sovrani, e coi cessati riguardi per l'Inghilterra, si dovrebbe ritenere che l'affare dell'Istmo abbia fatto un bel passo in avanti, e giova sperare che l'Austria, a cui quest'intrapresa è di così alto e immediato interesse, porgerà la mano alla Francia per determinare il Sultano e dare il sospirato suo permesso per l'esecuzione dei lavori, nel qual caso, essendo unite queste due grandi potenze, l'Inghilterra dovrà demordere dalla sua opposizione. La prego d'indagare la mente di S.E. il Signor Ministro de Bruck per sentire come la pensi su quest'importante argomento, tanto indispensabile per venire un poco in soccorso del languente nostro commercio, e della squallida nostra mercantile Marina.

Da Alessandria manco di notizie, ma ho saputo da testimoni oculari che quell'incidente di Lesseps *riguardo alla spedizione di truppe in Italia, di cui i nostri fogli avevano fatto tanto chiasso, era ben lungi dall'essere tale come fu descritto, e si sostanzialmente nell'aver persuaso con destrezza alcuni malcontenti di allontanarsi da Alessandria, ove avevano*

già cominciato a fare delle dimostrazioni, e scene stravaganti ¹⁾. [non in corsivo nel testo]

Il Consiglio d'Amministrazione a Parigi ha preso recentemente delle decisioni che mi sembrano importanti abbastanza per essere comunicate a S.E. il Sig. B.ne de Bruck, e perciò gliele unisco in copia. Due sono i punti principali che mi hanno colpito: 1) L'intervento richiesto al Governo francese, da parte della Società, — e 2) la minaccia di sciogliere nel 1861 la Società, se si facesse opposizione ai lavori! E mi sembra che questi due punti stiano in mirabile connessione fra di loro, in quanto la minaccia di sciogliere la Società farebbe gridare a tutta gola l'intera armata di sottoscrittori francesi e servirebbe quindi d'arma formidabile allo stesso Governo di agire con energia, contro l'opposizione inglese, e l'indolenza turca.

Ci sono persone chiaroveggenti che *vanno persino a supporre che il taglio dell'Istmo potesse servir di pretesto di una guerra tra la Francia e l'Inghilterra* [non in corsivo nel testo], ma io non voglio andare tanto in là, e desidero e spero che senza brandir le armi verrà condotta a maturazione quest'opera di pace.

¹⁾ Si riferisce all'accusa, mossa al Lesseps, di essersi adoperato «per spedire truppe in Italia»; in realtà per essersi adoperato per favorire il rientro in Italia, come volontari nell'esercito piemontese, di lavoratori italiani nella zona del canale. Revoltella interpreta a modo suo.

(12)

LETTERA 1 AGOSTO 1859 DI REVOLTELLA A WEISS STARKENFELS, KALKSBURG. (*Fondo Grois Negrelli*, II, p. 133)

Colla mia del 25 luglio Le tras misi copia delle gravi decisioni prese dal Consiglio d'Amministrazione pell'Istmo di Suez, prese nella sua seduta del 12 luglio, ed ora ho il piacere di accluderle in continuazione copia della lettera che il Duca d'Albufera, in nome del suddetto Consiglio ed a senso delle suddette decisioni, ha diretto in data 13 luglio al Conte Walewski, Ministro degli affari esteri in Parigi. Le unisco pure copia della lettera accompagnatoria a me del fratello di Lesseps. La prego di prendere di tutto ciò attenta conoscenza e di sottomettere queste carte ai saggi riflessi di S.E. il Sig. B.ne de Bruck, i cui riflessi stessi La prego comunicarmi colla solita sua esattezza, essen-

domi sempre preziosi, ed ora più che mai, che l'affare mi sembra entrato per noi in una novella e più favorevole fase e *sono quindi curioso di sentire cosa avrà detto S.E. della mia suddetta del 25 luglio, e quali siano le sue viste e speranze del successo di quest'Intrapresa.* [non in corsivo nel testo] A me pare che se questa grand'opera non va ora in effetto, non andrà mai, perché tutte le circostanze sono in favore, ed è ben da supporre che Napoleone prenderà l'oggetto energicamente, e si rivolgerà senza dubbio anche all'appoggio e secondante azione del Governo austriaco, per dar vita a quell'Impresa sì utile in principalità ad entrambi questi Stati, come voglio d'altra parte anche sperare che *l'Austria si farà premurosa di abbracciare l'opportunità cotanto favorevole al consolidamento della pacificazione, e a vantaggio de' suoi languenti commerci, perché dico il vero, che se noi non andiamo a cercare qualche risorsa in Oriente, come natura lo vuole, andiamo a rischio di morire per lenta consunzione.* [non in corsivo nel testo] E la cosa urge assai ed è ben da desiderarsi che con un'energica e unanime azione di tutti gli Stati d'Europa, ora che la cosa è portata sul campo politico, si tronchi una volta questo nodo gordiano, e si costringa l'Inghilterra a desistere dalla sua egoistica opposizione.

Se questo accordo esiste in tutti gli altri Stati, o almeno tra le Potenze principali, *allora l'Inghilterra deve mettere le pive nel sacco* [non in corsivo nel testo], e il taglio si farebbe alacremenente in breve tempo, ma se invece si vacillasse nel prestare mano forte alla Francia per quell'oggetto, apertamente e positivamente, allora potrebbero nascer tali complicazioni politiche, *specialmente coll'attuale atmosfera alquanto tesa, da far dormire di nuovo per secoli il progetto del taglio dell'Istmo, e da lasciarci scannare l'un l'altro in questa esaurita Europa, invece con un breve andare a exploiter le inesauribili risorse dell'Asia ove innumerevoli milioni di anime attendono i lumi della nostra civilizzazione, offrendoci i rigogliosi prodotti di quel fertile suolo* [non in corsivo nel testo], che — inconcepibile a dirsi — ora siamo costretti di accattare dagli inglesi, come se noi non avessimo diritto e mezzi di andarseli a prendere da noi medesimi, per portarli direttamente sui luoghi di consumo, anziché farci fare il giro di mezzo globo e più per portarli dalle Indie ecc. in Inghilterra, Olanda etc., e da lì nuovamente andarli a prendere per averli qui, quando tagliando l'Istmo, gli abbiamo qui sotto le mani.

LETTERA 1 AGOSTO 1859 DI REVOLTELLA A L. LESSEPS, PARIGI ¹⁾. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 134-135)

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date du 27 juillet et vous remercie de vos très-intéressantes communications; la lettre que Mons. le Duc d'Albuféra a adressé à Monsieur le Ministre des affaires étrangères au nom du Conseil d'Administration, résumant en peu de mots, d'une manière franche et énergique, la position de l'affaire, et réclamant l'intervention puissante de l'Empereur, ne pourrait être mieux conçue de ce qu'elle est.

Maintenant je suis anxieux d'apprendre par votre obligeance, comment Sa Majesté l'Empereur aura pris cette manifestation, et j'ose bien Vous prier de m'en faire part aussitôt que Vous aurez appris quelque chose à ce sujet. Je serai on ne peut plus charmé d'apprendre, que le Gouvernement français, saisissant ses bons rapports actuels avec le Cabinet de Vienne, *exerçât sur celui-ci toute son influence, pour le déterminer à une action résolue*, en faveur de l'entreprise, parce que le concours matériel et financier du peuple autrichien, *est subordonné à initiative* qui doit partir de notre Gouvernement, et à *l'impulsion* et au bon *exemple* qu'il doit donner. Pourvu que la France exerce cette influence sur l'Autriche, je suis intimement convaincu, que notre Cabinet s'empressera de lui *témoigner par le fait ses meilleures sympathies* à ce sujet étant cela si parfaitement d'accord avec ses propres intérêts, et étant enfin cessés, à ce qu'on doit supposer, les motifs de son menagement pour l'Angleterre, qui étaient jusqu'à présent, selon ma manière de voir, la seule raison substantielle qui retenait notre Gouvernement à prêter pratiquement son concours réel à cette entreprise, pour laquelle ses meilleures sympathies lui étaient moralement acquises dès le premier moment qu'on a commencé à agiter en Europe cette question.

Il ne vous manquera pas, très-cher Monsieur, l'occasion de faire la transfusion de ces idées dans l'esprit du Ministre des affaires étrangères, à fin que dans les démarches qu'il pourra faire par suite de la dite lettre du Duc d'Albuféra, et par ordre de Sa Majesté, il veuille bien *engager d'une manière empressée et urgente le Cabinet de Vienne*, à se pronon-

¹⁾ Luigi Lesseps fratello di Ferdinando Lesseps, vice presidente del consiglio di amministrazione della Compagnia del Canale.

cer hautement en faveur de cette entreprise, et à *donner une impulsion efficace à ses sujets à s'y intéresser.*

C'est par là qu'il faut commencer, celle-ci étant la routine dans nos contrées, où les inspirations viennent communément d'en haut, et avec la même assurance que je viens de Vous parler de la bonne disposition de notre Empereur et de nos Ministres à seconder l'invitation de la France à ce sujet, avec la même certitude suis-je convaincu, qu'une fois ce pas fait, et cette maxime établie, toutes les Provinces de l'Autriche s'empresseraient à signer aux actions de l'Isthme et l'affaire marcherait ici à pleines voiles, car, soyez en sûr, tout le monde commercial chez nous voit unanimement dans le percement de l'Isthme une source intarissable de prospérité pour notre Monarchie, mais personne ne se meut si l'on ne fait jouer le ressort du Gouvernement.

Veuillez bien me dire si l'on est d'accord avec cet ordre d'idées que je viens de Vous exposer, et si par conséquent on pense *exercer sur l'Autriche cette influence diplomatique et politique*, en me tenant bien renseigné, s'il Vous plaît, sur toutes les démarches qu'on pense de faire à ce sujet, à fin que je puisse ici de mon côté faire d'autres manœuvres auprès de différentes corporations, et aussi à Vienne, auprès de Ministres etc. et dans l'intérieur de la Monarchie, qui puissent *tomber de concert et agir viribus unitis* avec les démarches partant de Paris.

Ayez donc la bonté de me tenir bien au courant de tout ce qui se passe, et ouvrez vous toujours avec toute confiance envers moi, même dans les objets les plus délicats, sans craindre la moindre indiscretion, comme je le fais et ferai toujours envers Vous, et ainsi par cette bonne intelligence, et par cet échange réciproque de nos idées nous allons aider et servir efficacement cette grande entreprise, qui a toujours eu mon plus vif intérêt, et pour laquelle j'augure maintenant mieux que jamais.

(14)

LETTERA 5 AGOSTO 1859 DI REVOLTELLA A LESSEPS, PARIGI. (*Fondo Grois Negrelli*, II, pp. 136-137)

Je Vous fais avant tout mes sincères félicitations pour votre heureux retour à Paris, que j'ai lu sur les journaux, et qu'aujourd'hui m'annonce la lettre de Mons.^r le Secrétaire Merruau, du 1^o ct. par laquelle il m'invite à votre nom à me rendre à Paris pour prendre part à

la réunion du Conseil d'Administration du 9 ct. dans laquelle on proposera la convocation de l'Assemblée générale des Actionnaires.

Vous voyez, mon cher Monsieur et Ami, que pour correspondre à votre invitation, je devrais partir immédiatement aujourd'hui, ce qui m'est de toute impossibilité, ne pouvant abandonner tout d'un coup mes affaires ici, outre que je pense que ma présence personnelle, en ce moment, ne pourrait être d'une utilité d'importance, car sous les circonstances actuelles, je ne serais pas en position de me prononcer d'une manière décisive, et tout ce que je pourrais dire, peut être facilement résumé dans cette lettre qui Vous arrivera le jour de la séance.

Ainsi je commence pour me référer à ma lettre du 21 Juillet à Alexandrie, dont copie ci-jointe, et à celle qui j'ai écrit ces jours à Monsieur votre frère à Paris. Malgré les circonstances terribles de la guerre, dans lesquelles nous nous trouvons, je n'ai pas perdu de vue un seul moment cette grande affaire du percement de l'Isthme, et je me suis tenu en correspondance avec les Ministres à Vienne.

Naturellement sous ces circonstances là, on ne pouvait pas trop avancer, mais maintenant que l'ange de la paix a inspiré les deux Souverains, qui se sont personnellement si bien rapprochés, en sympathisant d'une manière remarquable; maintenant que le Conseil d'Administration las de supporter une sourde opposition contre cette oeuvre mondiale, a décidé dans sa haute sagesse, de s'adresser, comme il s'adresse effectivement par l'organe de Monsieur de Duc d'Albuféra, au Gouvernement de la France, pour réclamer son intervention à l'appuy de ce grand intérêt auquel une vingtaine de mille français est directement, et toute la France, l'Autriche, en général, l'Europe entière sont plus ou moins intéressés; maintenant enfin que la politique Européenne a pris une tournure bien différente de ce qu'elle était quelques mois auparavant; – maintenant ai-je la satisfaction de Vous dire plus que jamais positivement, que le Gouvernement d'Autriche est parfaitement bien disposé à protéger cette entreprise, et à donner l'impulsion pour la souscription en notre Monarchie.

Mais pour faire cela il est auparavant nécessaire de connaître la réponse que M. le Ministre des affaires étrangères, Comte Walewski, aura donné à M. le Duc d'Albuféra sur la susdite réquête, et quelle sera l'attitude que S.M. l'Empereur Napoleon III prendra vis-à-vis à l'Autriche; appuiera aussi de son côté ces démarches, en s'unissant à l'Egypte pour imposer l'autorisation des travaux, sans autres entraves. Que si le Gouvernement Français, tôt ou tard, comme je dois le supposer, agira avec énergie en cette affaire, je puis vous assurer que l'Autriche appuie-

ra aussi de son côté ces démarches, en s'unissant à la France pour faire cesser l'opposition anglaise, et alors tout marchera à pleines voiles.

Ainsi il est pour moi de la première importance d'être toujours promptement et exactement informé en détail; non seulement de la réponse susdite du Comte Walewski, mais aussi de toutes les démarches qu'on fera à ce sujet, à fin que je puisse agir de concert à la Capitale, et je suis persuadé que par tous ces efforts conjoints, la plus satisfaisante réussite ne peut pas manquer.

C'est de la France que doit sortir maintenant l'impulsion pour pousser cette grande affaire, qui fera l'homme de notre siècle; les autres puissances suivront de près, soyez en persuadé, et quant'à nôtre Gouvernement je pourrai Vous garantir moralement qu'il ne pourra pas faire défaut, comme je pense aussi que la Russie suivra le même exemple, et que M.r Novosselsky qui maintenant se trouve comme moi les mains liées, pourra aussi lui animer l'esprit public à s'y intéresser, une fois que les Gouvernements se seront mis en activité.

L'Autriche de son côté, isolément, ne pourrait rien faire sans une *impulsion de la part de la France, et je voudrais vous suggérer de prier M.r le Comte Walewski, à se mettre à ce sujet en rapporto avec notre Ministre de l'étranger, Comte de Rechberg, et d'acheminer une intelligence convenue en excerçant une influence dans le sens d'inviter l'Autriche de s'associer aux vues de la France pour cette importante affaire de si haut intérêt pour le deux Nations* [non in corsivo nel testo] et d'animer la population autrichienne, par le bon exemple du Gouvernement lui-même à s'intéresser amplement dans cette entreprise.

Je suis convaincu que ces démarches auraient un excellent effect, et je ne cesserai un instant à les aider de mon côté en animant toutes les Corporations, les Ministres, les particuliers influents, à la Capitale, ici, et dans l'intérieur, enfin toutes les classes de personnes à y prendre part, et ainsi, par cette coopération combinée, le résultat sera certain.

Veillez m'écrire au plutôt, en me disant aussi si vous restez maintenant à Paris.

IL CANALE DI SUEZ E LE NUOVE DIRETTRICI DI TRAFFICO

di LUCIANO BUZZETTI *)

Che l'apertura del Canale di Suez rappresenti un motivo di totale e drastico sconvolgimento delle direttrici di traffico marittime mondiali non sembra sia il caso di sottolineare, tanto è evidente a chiunque: basta guardare anche distrattamente una carta geografica per renderse-ne conto. Non è, quindi, il caso di utilizzare questo mio intervento per discutere dell'ovvio. Mi limiterò allora a proporre alcuni spunti d'analisi, connessi con l'evoluzione che la realtà territoriale mondiale ha presentato come conseguenza dell'apertura del Canale e lo sconvolgimento delle direttrici internazionali e intercontinentali di trasporto, che non mi pare siano stati fin'ora adeguatamente approfonditi e che in parte sfiorano quel vasto e sfumato settore della ricerca geografica, noto come Geopolitica, che tanto successo ed interesse riscosse nell'Europa della prima metà di questo secolo ma che, anche come conseguenza di questo, è stato messo in soffitta nella metà attuale.

Di fronte ad un evento come quello del taglio a fini di navigazione dell'istmo di Suez una delle prime domande che vengono, direi spontanee, alla mente dell'analista territoriale è costituita dal perché il taglio giunga a maturazione in quel determinato momento storico. A questa prima domanda quasi automaticamente se ne affianca poi una seconda, riguardante le ragioni per le quali lo stimolo in questa direzione trova le maggiori sensibilità in determinate componenti della realtà politica ed economica europea, e in un certo senso mondiale, dell'epoca.

Il taglio di un istmo a scopo di navigazione, infatti, rappresenta uno dei sogni più o meno nascosti dell'umanità, così come la bonifica

*) Professore all'Università di Trento. Preside della Facoltà di Economia e Commercio.

delle paludi, il recupero dei deserti, l'apertura di tunnel e così via. Esso è uno di quegli elementi che agiscono su quell'inconscio desiderio di domesticazione dell'ambiente fisico che, pur tra alti e bassi, ha sempre caratterizzato l'avventura umana.

E si tratta di un sogno che ancora oggi ha conservato intatta tutta la sua valenza. Mentre sulla bonifica delle paludi o dei deserti o delle savane si sono di recente addensate alcune ombre e sono sorti alcuni dubbi circa la positività degli interventi, su questo no. Lo dimostra il fascino che tutt'ora esercitano anche sull'uomo della strada i progetti di taglio. Basti pensare all'attrattiva che esercitano opere decisamente meno sconvolgenti il sistema dei trasporti marittimi quali quelle del taglio della penisola della Malacca oppure di quello dell'istmo interamericano, data la grave inadeguatezza del canale di Panama, o altre ancora.

Il taglio dell'istmo di Suez non si scosta naturalmente da questo quadro, anzi, per l'entità dei suoi effetti possiamo dire che rappresenta non tanto «un» sogno, ma «il» sogno, almeno per il mondo euromediterraneo.

C'è allora da sorprendersi non poco nel constatare quanto tardi esso abbia trovato realizzazione.

Da questo punto di vista ritengo che un simile argomento sia meritevole di approfondimenti, anche perché probabilmente esso affonda le sue motivazioni ultime nei caratteri stessi della società e della cultura euro-mediterranea del tempo.

Non è certamente questa la sede per affrontare il tema, né penso come geografo di averne la competenza, mi limiterò perciò a sottolineare qualche spunto di considerazioni che mi sono parse particolarmente interessanti.

Che si tratti di una iniziativa che arriva tardi, credo sia fuor di dubbio. È sufficiente infatti pensare che l'esigenza di raggiungere rapidamente le Indie era così sentita nell'Europa da giustificare già alla metà di questo millennio una spedizione come quella di Colombo ed i successivi tentativi di continuarla al di là delle terre che il navigatore genovese aveva scoperto.

Certamente, l'iniziativa di Colombo implicava il ricorso ad una tecnologia non innovativa e richiedeva un investimento molto più contenuto rispetto al progetto di un Canale. Va poi detto che tale investimento rimaneva «interno», per così dire, al sistema politico che l'aveva prodotto, mentre il Canale esigeva un'esportazione netta di capitali in terre su cui non si aveva il controllo politico.

Ciò nonostante non credo che queste motivazioni da sole possano

bastare a spiegare il ritardo con il quale è stata intrapresa un'opera di cui da parecchi secoli si sentiva la necessità.

Naturalmente, per quanto riguarda gli aspetti tecnologici ed economico-finanziari tale ipotesi si riferisce al taglio dell'istmo in generale, non tanto a quello del Negrelli o a quello del Lesseps, che ovviamente sono figli del loro tempo. Ma quand'anche si volesse concentrare l'attenzione su questi due progetti, se ne potrebbero facilmente ricavare considerazioni a supporto di quest'ipotesi. Negrelli, infatti, non presenta un sogno fantascientifico, al limite o addirittura al di là delle capacità tecniche e finanziarie dell'epoca, ma un progetto perfettamente alla portata dei tempi e la di poco posteriore sua realizzazione è lì a dimostrare che si è trattato di un impegno non certo agevole, ma nemmeno sovrumano.

Per quanto riguarda gli aspetti politici è sufficiente ricordare che i sistemi politici europei conoscevano da gran tempo formule per il «controllo» di intere regioni, anche senza prevederne la gestione politica diretta. E d'altronde ancora una volta l'esperienza del Canale ci dimostra che una simile iniziativa ha potuto essere sviluppata anche in assenza di un controllo diretto della regione interessata. Che in un secondo tempo questa impostazione si sia dimostrata sbagliata, perché una politica di dominio a livello globale non può prescindere dal controllo diretto di un'area strategicamente fondamentale, è anche vero, ma non credo determinante ai fini di queste considerazioni.

Ho voluto scomodare Colombo perché siamo ormai in pieno clima di cinquecentenario, tuttavia non ce ne sarebbe stato nemmeno bisogno, perché la stessa realtà mondiale del secolo scorso è lì a provarci il grave ritardo con cui il Canale arriva sulla scena. Esso infatti entra in esercizio quando ormai la politica espansionistica europea è già stata quasi completamente delineata. L'India Act, per esempio, o il trattato di Nanchino o l'avvio della colonizzazione australiana ecc. seguono l'apertura del Canale, sicché si potrebbe addirittura dire che il Canale è figlio, non padre, dell'espansionismo coloniale europeo. È infatti il sempre crescente traffico che si sviluppa con le regioni estremo-orientali a favorirne la realizzazione. Proprio per questo viene il sospetto che esso nasca più come investimento commerciale che come investimento politico, anche se le due componenti a questi livelli non sono facilmente distinguibili, soprattutto all'interno dei sistemi socio-politici ottocenteschi. E questo, date le dimensioni dell'intervento, appare chiaramente anomalo.

Una conferma della validità di questa ipotesi si può ricavare dal-

l'analisi di dettaglio del coinvolgimento delle varie componenti territoriali potenzialmente interessate alla realizzazione dell'opera.

La figura n. 1 ci illustra i benefici, in termini di relazioni con l'Europa, prodotti dalla realizzazione del Canale.

La figura è molto elementare e perciò non sarei un «quantitativo» serio se non lo segnalassi. È, infatti, basata esclusivamente sulle distanze marittime tra i porti europei e quelli orientali. Non si tengono, cioè, in considerazione le altre fondamentali componenti della mobilità marittima, che sono, per esempio, la velocità, i costi, i tempi, la capacità di trasporto, l'interscambio, la sicurezza, le economie di scala e così via. È inoltre stata preparata facendo riferimento alle attuali distanze portuali; vale a dire che, per le regioni extra europee, sono state considerate le attuali strutture portuali e non quelle dell'epoca, molto carenti e in non pochi casi del tutto inesistenti. Va quindi usata con tutte le cautele del caso. Tuttavia ritengo che ai nostri fini possa ugualmente essere di grande espressività nel darci un'indicazione di massima dei benefici introdotti dall'apertura del Canale.

Nella figura sono indicate con colori diversi le aree caratterizzate da un determinato guadagno percentuale in termini di distanze marittime rispetto alla circumnavigazione dell'Africa.

Come si vede vi troviamo un'area centrale, estesa al Mediterraneo orientale ed al Mar Rosso, caratterizzata da guadagni percentuali estremamente elevati, con riduzione delle distanze marittime di almeno tre quarti.

All'interno di quest'area avremmo potuto individuarne un'altra, caratterizzata da guadagni ancora più elevati, 80-85%, limitata alla regione del Canale e interessante una buona parte di quello che oggi chiamiamo Medio Oriente, ma che più propriamente dovremmo chiamare Vicino Oriente. Guadagni del genere dovrebbero essere da soli, almeno ad un primo superficiale esame, uno stimolo più che sufficiente a prendere in considerazione il progetto di un Canale attraverso l'istmo di Suez, tanto più che nel suo interno non esistevano quei freni politici cui prima si è accennato. Osserviamo però che si tratta di un'area piuttosto limitata, caratterizzata nei secoli passati da una situazione economica alquanto scadente e di conseguenza da una mobilità molto ridotta di persone e soprattutto di merci. Tale mobilità, inoltre, poteva essere sufficientemente sostituita dal trasporto terrestre, che infatti si è dimostrato per lungo tempo in grado di venire incontro alla domanda di trasporto, specialmente per merci di valore molto elevato. Si tenga, poi, presente che una buona parte del cosiddetto «Crescente Fertile»

prospetta sul Golfo. Su una regione, cioè, estranea a questa fascia di elevatissimo guadagno in termini di distanze marittime. È dunque comprensibile lo scarso interesse della regione Vicino-orientale per una realizzazione come quella del Canale, con la sola importante eccezione del mondo egiziano, la cui classe dirigente più aperta e sensibile alle istanze internazionali si è spesso dimostrata allettata dall'idea. Qui però è evidente che, pur non disconoscendo la validità delle motivazioni economiche, il ruolo preponderante era giocato da quelle politiche, perché il dirottamento delle direttrici di traffico marittimo (e cioè di traffico tout-court per l'epoca) avrebbe collocato l'Egitto in una posizione centrale, direi baricentrica, tra l'Europa e l'Oriente.

Ma torniamo alla nostra area centrale indicante guadagni superiori al 75%.

Il suo interesse principale non sta tanto nel riuscire a mettere in contatto l'Oceano Indiano con il Mediterraneo Orientale, ma nel lambire le regioni del basso Tirreno e soprattutto nell'allungarsi per tutto l'Adriatico fino ai porti di Venezia e di Trieste, unica vera porta marittima dell'impero asburgico.

A questo punto viene spontaneo collegare una simile situazione al nome di Luigi Negrelli, italiano, asburgico e mitteleuropeo. L'apertura del Canale voleva infatti dire recuperare il ruolo tradizionale di tramite tra l'Europa e l'Oriente che l'Alto Adriatico, Venezia in particolare, aveva sempre avuto, ma che ormai si stava lentamente spegnendo, e nello stesso tempo aprire l'Europa centrale, e perciò l'impero asburgico, verso il mondo, consentendogli cioè di partecipare a quell'avventura mondiale che vedeva impegnate tutte le realtà politiche dell'Europa atlantica.

Le valenze geopolitiche di una simile innovazione sono di grande evidenza e c'è da sorprendersi non poco nel constatare lo scarso entusiasmo che i lavori del Negrelli hanno riscosso.

Sulle motivazioni di tale scarso entusiasmo, non certamente ricercabile nei problemi economico-finanziari dell'Impero perché l'entusiasmo a differenza del progetto è quasi gratuito, non è mio compito dibattere e sicuramente gli storici sono in grado di darci una risposta assai approfondita sul tema, rimane però la meraviglia di fronte ad una simile miopia geopolitica.

All'esterno dell'area dei guadagni elevatissimi ne troviamo una seconda in grado di stimolare ulteriori osservazioni. È segnata in arancione e rappresenta l'area i cui estremi ottengono almeno un guadagno

del 60%. Verso oriente essa si estende fino a toccare il sub-continente indiano, mentre a occidente raggiunge l'Alto Tirreno ed il Ligure. Raggiunge cioè uno dei cuori economici e politici più importanti della realtà mondiale dell'Ottocento: la potenza francese. Anche qui è allora difficile resistere alla tentazione di collegare questa situazione con gli ambienti che poi ebbero a realizzare effettivamente il taglio dell'istmo di Suez.

Quanto queste motivazioni abbiano veramente giocato nel favorire il formarsi di questa sensibilità, non saprei dire, tuttavia non mi sembra privo di significato il fatto che i più seri tentativi di realizzazione del Canale, uno dei quali è andato poi effettivamente in porto, quello di Negrelli e quello di Lesseps, siano il prodotto di ambienti proiettati anche se non in modo primario, sul Mediterraneo e ancora memori della sua antica funzione di tramite tra l'Europa e l'Oriente.

E l'altra grande potenza dell'epoca?

Uno dei fatti che più mi hanno colpito nell'affrontare il tema del Canale di Suez è stata la constatazione del relativo scarso interesse per l'opera dimostrato, almeno a livello di sistema, dall'altra grande potenza coloniale del secolo scorso, la più importante, quella britannica. Il fatto non può non meravigliare, se si pensa che ormai erano state poste quasi tutte le basi per la realizzazione di quello che alla fine del secolo si dimostrerà essere il più vasto impero mai realizzato sulla faccia della Terra e che una buona parte delle sue componenti erano poste «al di là» del Canale. Il cartogramma da me realizzato ci dà un aiuto in questo senso. Senza voler pensare che queste considerazioni siano state le più importanti nel determinare tale posizione, non può non sorprendere il fatto che la regione britannica si trovi nella fascia del 30%, vale a dire in una fascia nella quale il beneficio, pur essendo sempre consistente, non è enorme e può essere annullato da altre considerazioni quali il costo, i benefici per la concorrenza e così via.

Guadagni di questo tipo possono divenire interessanti solo in presenza di un traffico molto sostenuto. Nella metà del secolo scorso i volumi di traffico, le capacità di trasporto, le dimensioni fisiche dei prodotti commerciati ecc. non avevano ancora raggiunto un livello sufficiente a giustificare un intervento di questo genere. Lo raggiunsero ben presto e, infatti, contemporaneamente crebbe anche l'attenzione per il Canale.

Rimane però anche in questo caso la curiosa dimostrazione di scarsa sensibilità per un'opera di elevatissime valenze politiche.

La Suez-dipendenza

Con le considerazioni testè fatte mi sono proposto di illustrare almeno una parte delle motivazioni geopolitiche che avrebbero dovuto richiamare un grande interesse da parte delle potenze dei secoli immediatamente precedenti il nostro per la realizzazione del taglio dell'istmo di Suez.

Tali considerazioni però conservano una loro validità nell'esaminare la situazione del dopo-Canale. Una volta realizzato, infatti, il Canale opera un enorme dirottamento delle direttrici di traffico Europa-Oriente e, consentendo un abbattimento dei costi di trasporto, ne determina un sensibile potenziamento in termini di volumi di traffico. Tra le conseguenze più vistose di questo fenomeno vi è l'introduzione di un importante elemento di subordinazione al Canale delle economie europee e, ma in misura minore, di quelle dei paesi orientali, specialmente di quelli prospettanti sull'Oceano Indiano.

Si instaura cioè una sorta di Suez-dipendenza delle economie europee, che è tanto maggiore quanto maggiore è il beneficio che il Canale apporta in termini di riduzione dei costi e dei tempi di viaggio.

Inoltre, la dipendenza si manifesta quasi subito, come prodotto della politica di apertura indiscriminata al transito che già nel 1888, nella Convenzione di Costantinopoli, trova una sua importante formalizzazione. Sappiamo che, in realtà, il rispetto della convenzione da parte delle potenze che si sono succedute nel controllo del Canale non fu proprio rigoroso, tuttavia alla luce di un secolo di esperienza possiamo oggi ben dire che il mancato rispetto della libertà di navigazione abbia colpito una percentuale molto piccola del naviglio potenzialmente interessato ad usare la via artificiale.

Gli effetti di questa subordinazione economica, e perciò, in definitiva, politica, al Canale sono stati ben presto individuati dagli analisti.

È però curioso notare come la loro valutazione sia stata spesso basata su elementi umorali, piuttosto che su una rigorosa analisi economica e inoltre sia stata prevalentemente affrontata dagli europei in un'ottica ottusamente ageografica, che li ha portati a considerarli in senso uniforme, estesi cioè indiscriminatamente all'intero continente, senza tener conto della forma particolarmente frastagliata dei suoi confini. E non sto solo parlando dei decenni a noi più lontani, perché anche durante la cosiddetta «Crisi petrolifera» era abituale sentir trattare dei danni che provenivano all'Europa dalla chiusura del Canale in maniera globale, quasi che questi fossero da distribuire equamente fra gli stati

europei. Qualche autore invero ha segnalato il fatto che un maggior peso andava attribuito ai paesi mediterranei, ma la sensazione generale, trasmessa dai mass-media all'uomo della strada, era che non vi dovesse essere una differenza particolarmente drammatica.

Quanto questa opinione fosse fallace è già deducibile dalla figura appena citata ma può essere meglio messa in evidenza dalle seguenti, che prendono in considerazione la prospettiva di alcune città portuali significative.

La n. 2, per esempio, riguarda la prospettiva della città di Trieste. Vi si distinguono le regioni al di là del Canale in base a classi di valore dei benefici percentuali in termini di distanza marittima che la nuova rotta, via Suez, consente rispetto a quella vecchia, via Capo di Buona Speranza. Come si può notare, a parte la regione costiera del Mar Rosso che presenta il citato guadagno di tre quarti del percorso precedente, il Mare Arabico rientra in gran parte nella classe del guadagno superiore al 60%. Le regioni costiere dell'alto Oceano Indiano sono raggiungibili con un viaggio che è più corto della metà di quello tradizionale. Via via procedendo in queste considerazioni si giunge all'ultima classe, indicante un guadagno ancora significativo del 20%, che comprende tutta l'Asia e la stragrande maggioranza delle terre nuovissime. Già la situazione dei porti del Mar Ligure, che pure a lume di naso (eh! quanto sono lunghi questi nasi geografici) potrebbe sembrare identica alla precedente, appare ben diversa. La contrazione delle aree precedenti è di grande evidenza. La fascia del 20% non raggiunge la Nuova Zelanda, né le regioni economicamente più valide dell'Australia, né i principali porti dell'Africa australe. Tra le novità degne di menzione vi è inoltre il passaggio alla classe del 50% delle regioni del golfo.

Ciò nonostante, la Suez-dipendenza del Mediterraneo occidentale è ancora molto elevata.

Le cose cambiano drasticamente nella quarta figura, relativa alla prospettiva londinese, che è emblematica di tutta la realtà costiera della Manica e del Mare del Nord. Le prime due classi sono scomparse e anche quella del 50% riguarda una regione poco interessante. Il Mar Arabico con il Golfo rientra nella classe del 40%; il Golfo del Bengala in quella del 30% e l'ultima classe quella del 20% lambisce appena la costa occidentale dell'Australia, quella meno sviluppata, abbraccia l'Asia insulare e il Mar Cinese Meridionale. Ne resta esclusa la Cina settentrionale, la Corea e soprattutto, per importanza, il Giappone.

La Suez-dipendenza dell'Europa Atlantica, dunque, è più contenuta e perciò meno drammatica.

Alla luce di questi fatti può trovare una certa spiegazione anche la reazione più moderata del mondo atlantico europeo di fronte alla chiusura del Canale. Un po' meno forse mi riesce di capire quella del mondo mediterraneo, anche se non mi sorprende del tutto, molta della nostra intelligenziya legge quotidianamente il Times, ma non possiede che qualche vecchio atlante geografico, residuo degli studi medio-inferiori.

Non vorrei comunque con queste osservazioni avere svilito il ruolo del Canale sull'economia europea, benché meno drammatico di quanto non sia nella nostra italica prospettiva, la sua importanza è tuttora notevole e non solo nell'ottica europea, ma addirittura in quella atlantica in generale. I suoi effetti, infatti, passano persino l'Atlantico per raggiungere la costa orientale americana. A titolo d'esempio può bastare uno sguardo alla prospettiva newyorchese, per la quale l'importantissima area del Golfo è pur sempre più vicina di almeno un terzo rispetto al periplo dell'Africa.

In tutte queste considerazioni domina più o meno larvata una concezione eurocentrica. Se non ce ne siamo accorti è perché siamo talmente intrisi di eurocentrismo da non riuscire a togliercelo di dosso. Del resto, finché rimaniamo nella prima metà della vita del Canale non commettiamo un grosso errore. Il tempo però passa e come sappiamo nuove realtà sociali ed economiche si sono venute affermando, rendendo anche ricca di significato un'analisi europa-periferica. Per ragioni di tempo e di spazio ho predisposto solo due figure di questo tipo.

La prima (figura n. 6) riguarda per ragioni che a tutti saranno chiare la prospettiva del Golfo. Si noterà che anche in questo caso la dipendenza dal Canale è particolarmente elevata e si estende su tutte le regioni nordatlantiche.

La seconda (figura n. 7) analizza i vantaggi ottenuti da Singapore, fondamentale punto di intermediazione tra Estremo Oriente ed Europa. Anche in questo caso si possono osservare elevati accorciamenti delle distanze marittime per il Mediterraneo e, pur se in misura più contenuta, per le coste atlantiche europee. Interessante è pure notare che, a differenza del cartogramma precedente, l'area di influenza del Canale non attraversa l'Atlantico. La ragione non è da ricercarsi nel fatto che l'aumento delle distanze diminuisca gli incrementi percentuali, bensì nella presenza di un'alternativa più vantaggiosa rispetto alle due fin'ora considerate: Canale oppure periplo, vale a dire il ricorso all'altra grande opera idraulica: il Canale di Panama.

L'indotto economico e politico

Come si è detto, con l'apertura del Canale si ha uno sconvolgimento delle direttrici di traffico marittimo così radicale da produrre conseguenze notevoli nell'organizzazione politica ed economica delle regioni interessate. Un'analisi del genere è pane per denti da storico. Non uscirò quindi dalla mia competenza e mi limiterò a qualche osservazione geografica o, se vogliamo, geopolitica.

Innanzitutto occorre segnalare gli effetti del Canale sulla sua regione. Effetti di tipo economico, certamente, per il paese che lo controlla e gestisce. Altri relatori ci diranno quanto vale per l'Egitto e soprattutto quanto è valso nei secoli passati, tuttavia non credo di azzardare nell'indicare come veramente alto questo valore, anche se difficilmente quantificabile. Agli introiti effettivi direttamente legati al transito vanno infatti aggiunti i benefici di tutte quelle attività che adesso sono legate: dalle riparazioni, ai rifornimenti ecc. La stessa costruzione del Canale, con i successivi lavori di straordinaria manutenzione, diventati ricorrenti in questa seconda metà del secolo, hanno introdotto ingenti investimenti con ricadute significative anche sui livelli più bassi della compagine sociale, permettendo la sottrazione di forza lavoro all'agricoltura e la formazione di una classe lavorativa già presocializzata in funzione del suo inserimento in un'attività prettamente secondaria.

Vi sono poi benefici legati all'essere l'Egitto un punto nodale di grandi capacità attrattive del traffico marittimo.

Infine, ma non certamente per importanza, vi sono i benefici di tipo politico connessi con gli effetti del Canale su molte economie occidentali e orientali. Se il Mediterraneo orientale non è diventato un «cul de sac» di scarsa importanza, lo si deve proprio al Canale, come pure il fatto che le numerose vicissitudini medio-orientali non siano state relegate all'ultimo posto nelle pagine di cronaca estera dei giornali mondiali. Le «guerre dimenticate», così ricorrenti nella regione, non sono mai state quelle che hanno coinvolto la zona del Canale.

I relatori che mi seguiranno ci consentiranno di chiarire meglio le idee su questo punto.

Anche al di là della regione medio orientale gli effetti del Canale sono tutt'altro che trascurabili. Dirottando le direttrici di traffico marittimo verso l'alto Oceano Indiano, il Canale ha infatti bloccato l'inevitabile emarginazione che queste regioni avrebbero subito in sua assenza. In particolare queste considerazioni valgono per il cosiddetto Corno d'Africa e per il Mar Arabico, comprese le regioni del Golfo, da cui non

sarebbero state mosse nemmeno dalla nuova cultura petrolifera che le caratterizza.

Per contro, l'apertura del Canale introduce un grave elemento di emarginazione dell'Africa australe, che viene tagliata completamente fuori dalle grandi direttrici di traffico. Centri portuali come Cape Town, Lorenzo Marques (Maputo), Dar-es-Salam eccetera, importantissimi punti di riferimento sulla via delle Indie, scompaiono rapidamente dalle carte mentali degli europei. Le isole Mascarene, Réunion (Francia) e Mauritius (ex Gran Bretagna), ultima tappa prima della grande traversata dell'Oceano Indiano, ritornano rapidamente nel dimenticatoio dopo essere state basi portuali di una certa rilevanza. Quanto questa emarginazione abbia influito sulla regione, è difficile dire, tuttavia viene spontaneo collegarlo col fatto che questa sia stata l'ultima parte del globo di grande estensione ad essere decolonizzata.

Uno sguardo al futuro

A conclusione di questo mio intervento vorrei tentare di sondare i destini di questa opera che con grande lungimiranza il nostro Negrelli aveva così intelligentemente preconizzato.

Si tratta di un tentativo molto grossolano e soprattutto caratterizzato da molte ombre e cautele: è la storia stessa del Canale che ce le suggerisce.

Una proiezione sembra però per il momento possibile ed è quella che vuole aumentato il divario tra la sua importanza economica e quella politica.

In fondo questo è sempre stato il suo destino. Nato quando il baricentro economico mondiale era localizzato nell'Europa atlantica nel momento del suo più intenso processo espansivo verso oriente, ha visto progressivamente aumentare il volume di traffico sopportato fino a raggiungere rapidamente un livello di quasi saturazione delle sue potenzialità di assorbimento, ma contemporaneamente ha registrato un progressivo, se pur lento, scadimento della sua importanza politica. In un certo senso si può dire che alla prova dei fatti il Canale nei vari momenti della sua storia ha sempre dimostrato un'importanza più bassa, magari di poco, di quella che europei ed egiziani gli avevano volta a volta attribuito.

Quali le ragioni? Sicuramente alcune sono di tipo tecnico, connesse con l'aumentata capacità e velocità di trasporto delle moderne navi, caratterizzate da strutture molto più sicure e perciò in grado di scegliere

le proprie rotte molto più liberamente. Sempre di tipo tecnico sono da considerarsi i limiti di assorbimento del traffico, sia per le navi di grande stazza che per la capacità di smaltimento.

Vi è poi da considerare l'effetto della concorrenza degli altri mezzi di trasporto. Il traffico passeggeri si è ormai ridotto drasticamente e anche quello merci, specialmente per prodotti finiti e per il commercio fra l'Europa e la regione medio-orientale o, ma in minor misura, quella indiana, ha progressivamente risentito della concorrenza dell'aereo e soprattutto dei trasporti terrestri, sia ferroviari che su gomma. Nei prossimi anni è prevedibile che tale concorrenza tenderà a crescere con il miglioramento da tutti auspicato della situazione politica della regione.

Le ragioni principali sono però, a mio parere, da ricercarsi nel venir meno del ruolo dominante dell'economia europea e nello spostamento progressivo del baricentro economico del mondo verso occidente. Già la sua collocazione sulla sponda atlantica nordamericana ha finito per togliere, come s'è visto, molta dell'importanza politica al Canale. Il suo ulteriore spostamento su quella pacifica o addirittura, come qualcuno già sostiene, al di là dell'Oceano non potrà che produrre un ulteriore scadimento almeno a livello mondiale.

V'è poi da dire che con la progressiva crescita delle economie mondiali tenderà sempre più a calare il traffico delle materie prime, che ancora oggi rappresenta una buona quota del totale. Tale traffico sarà prevedibilmente sostituito da quello di prodotti semi-lavorati o finiti di maggior valore, ma meno sensibili ad un aumento dei costi dovuto ad un allungamento dei percorsi. Anche questo causerà un aumento dell'importanza economica del Canale, ma una perdita in termini politici con una riduzione della sfera d'azione alle regioni circonvicine.

Figura 1

Riduzione percentuale delle distanze marittime

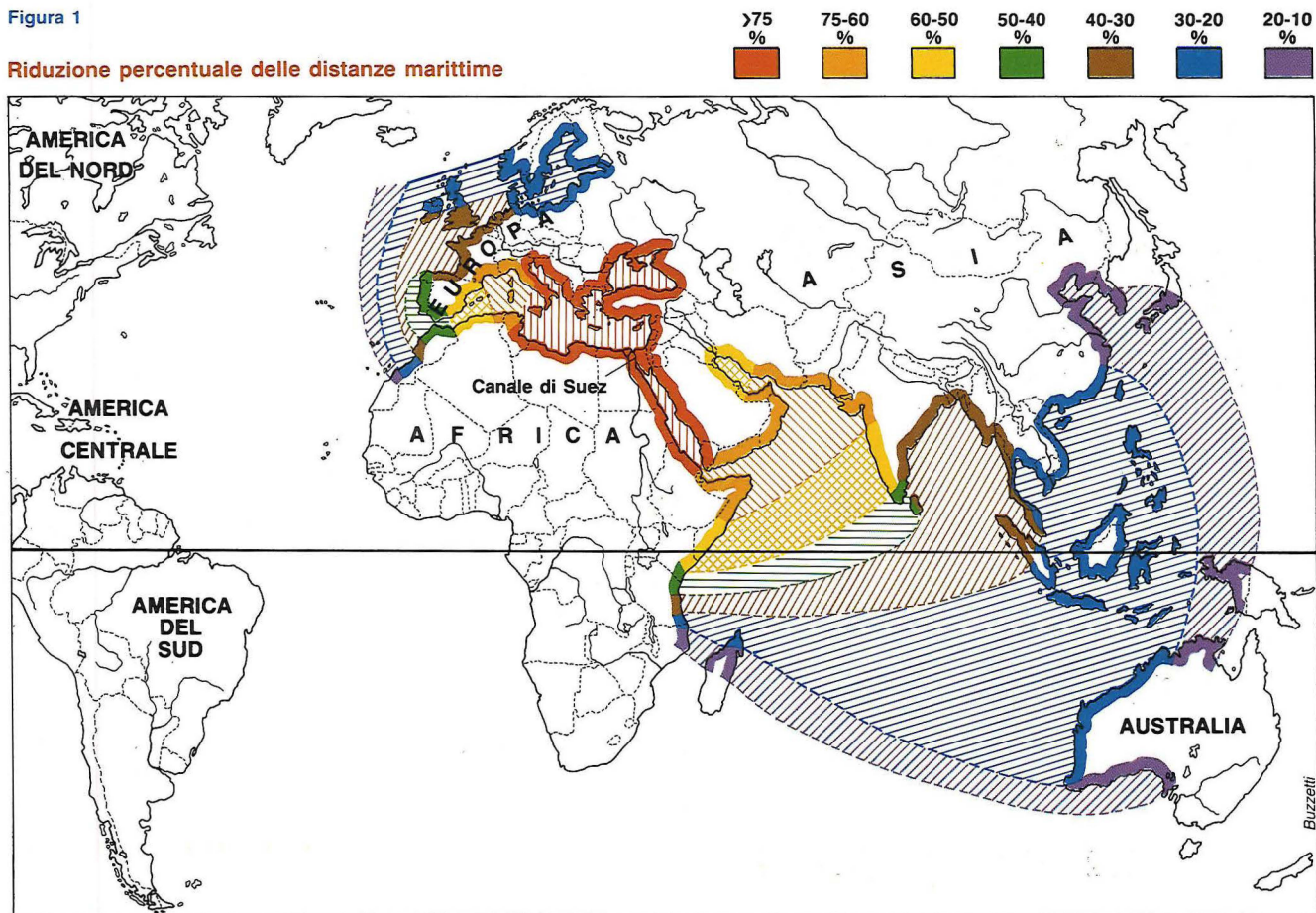


Figura 2

Trieste: guadagni percentuali

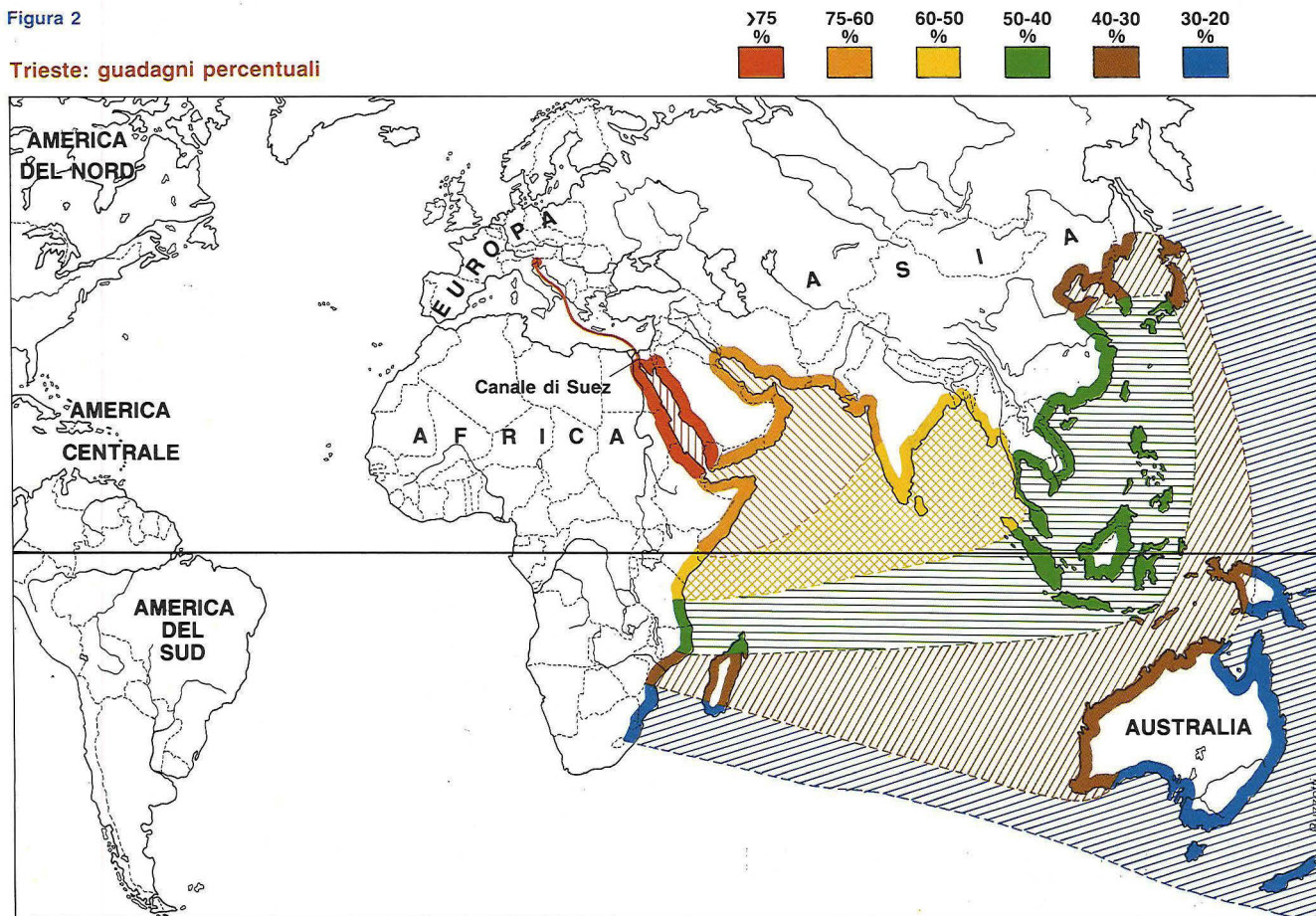


Figura 3

Genova: guadagni percentuali

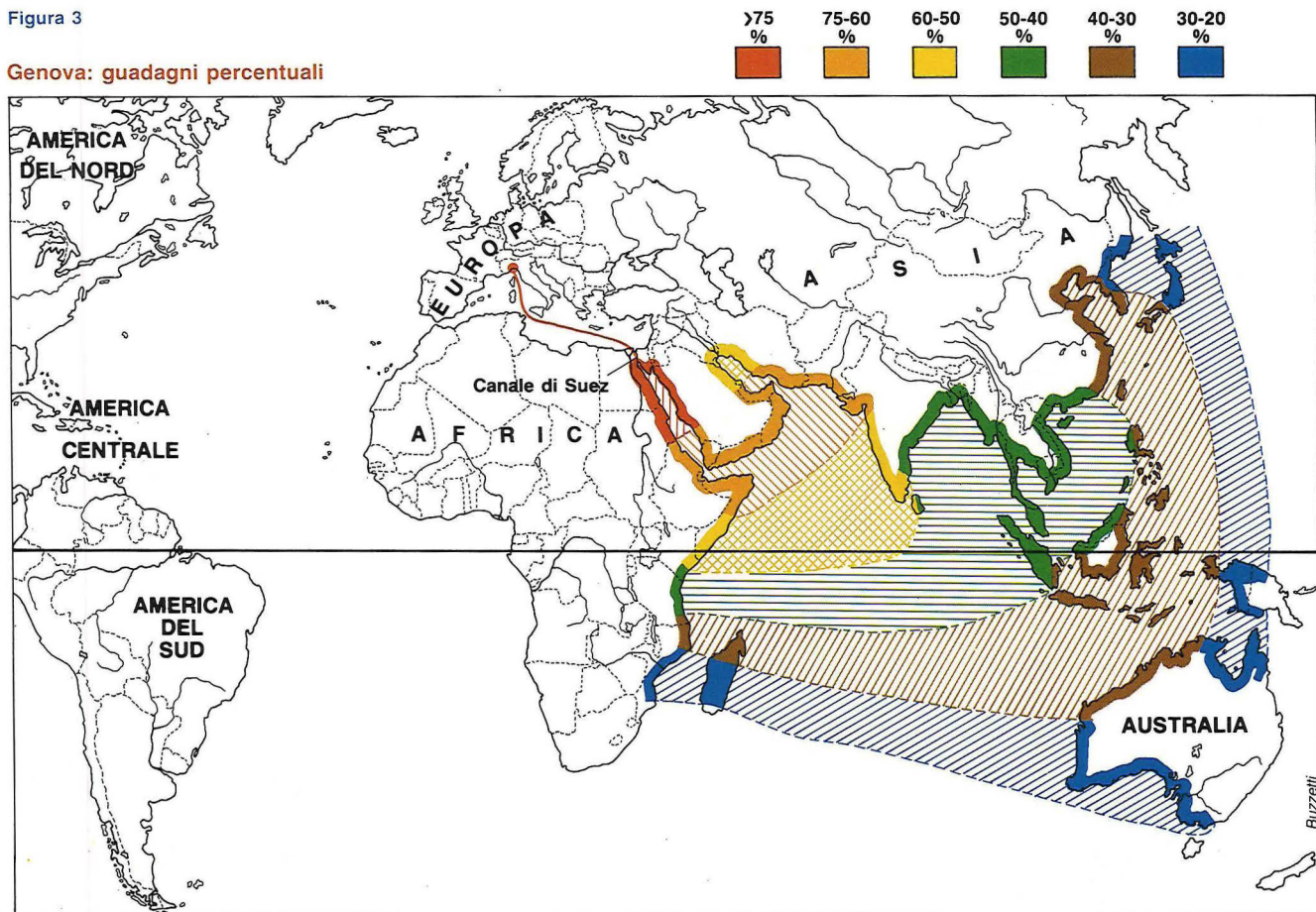


Figura 4

Londra: guadagni percentuali

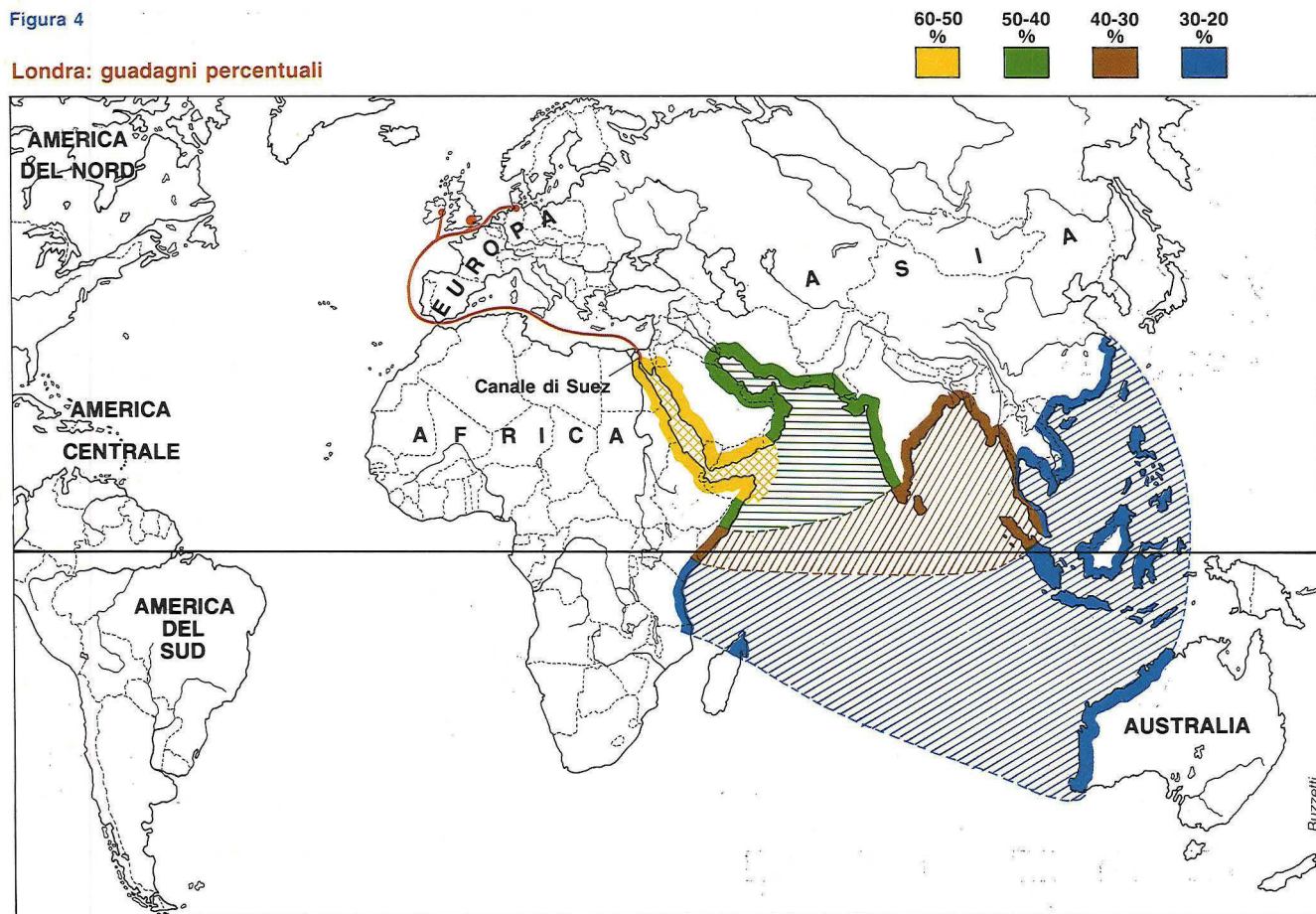


Figura 5

New York: guadagni percentuali

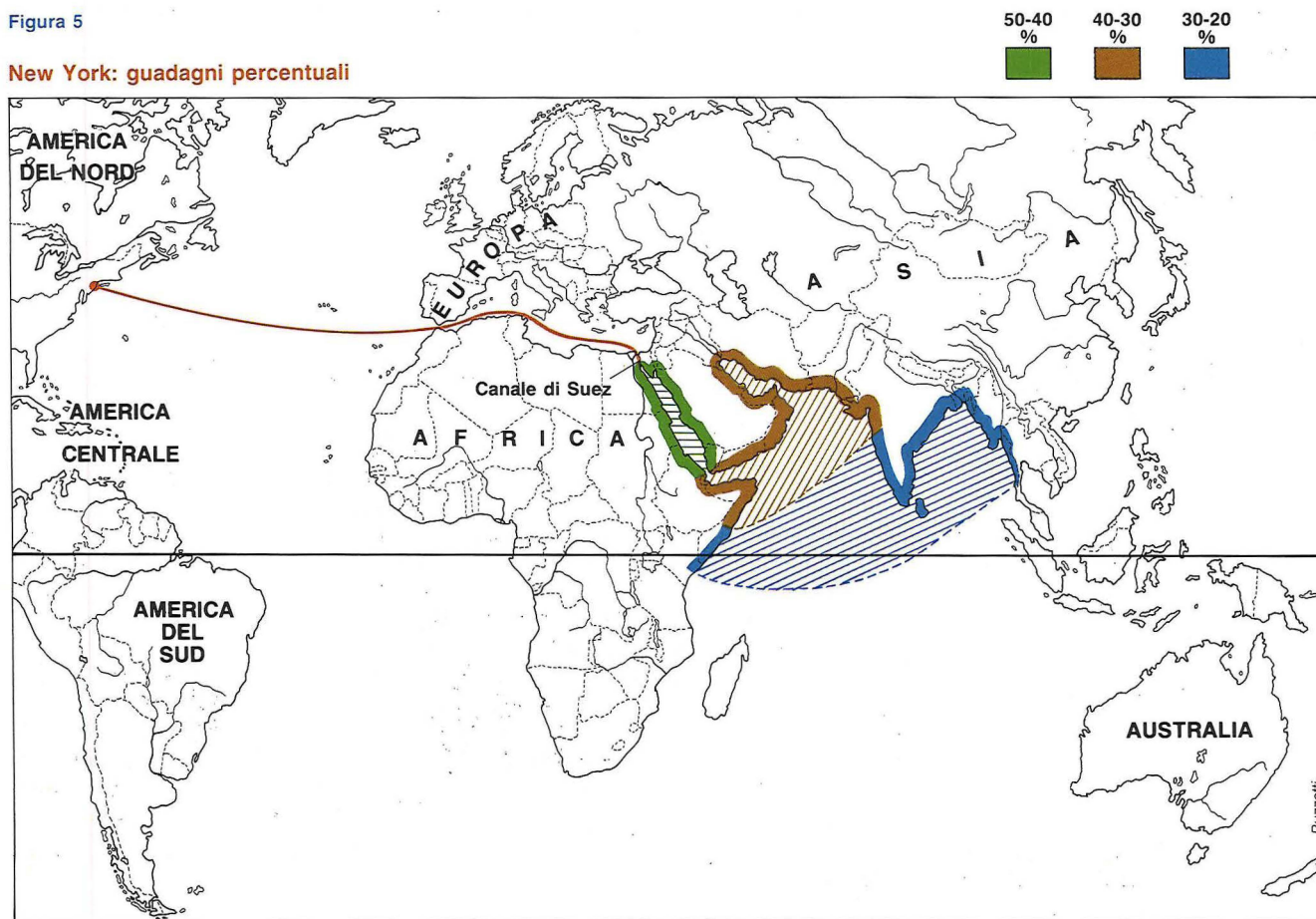


Figura 6

Bassora: guadagni percentuali

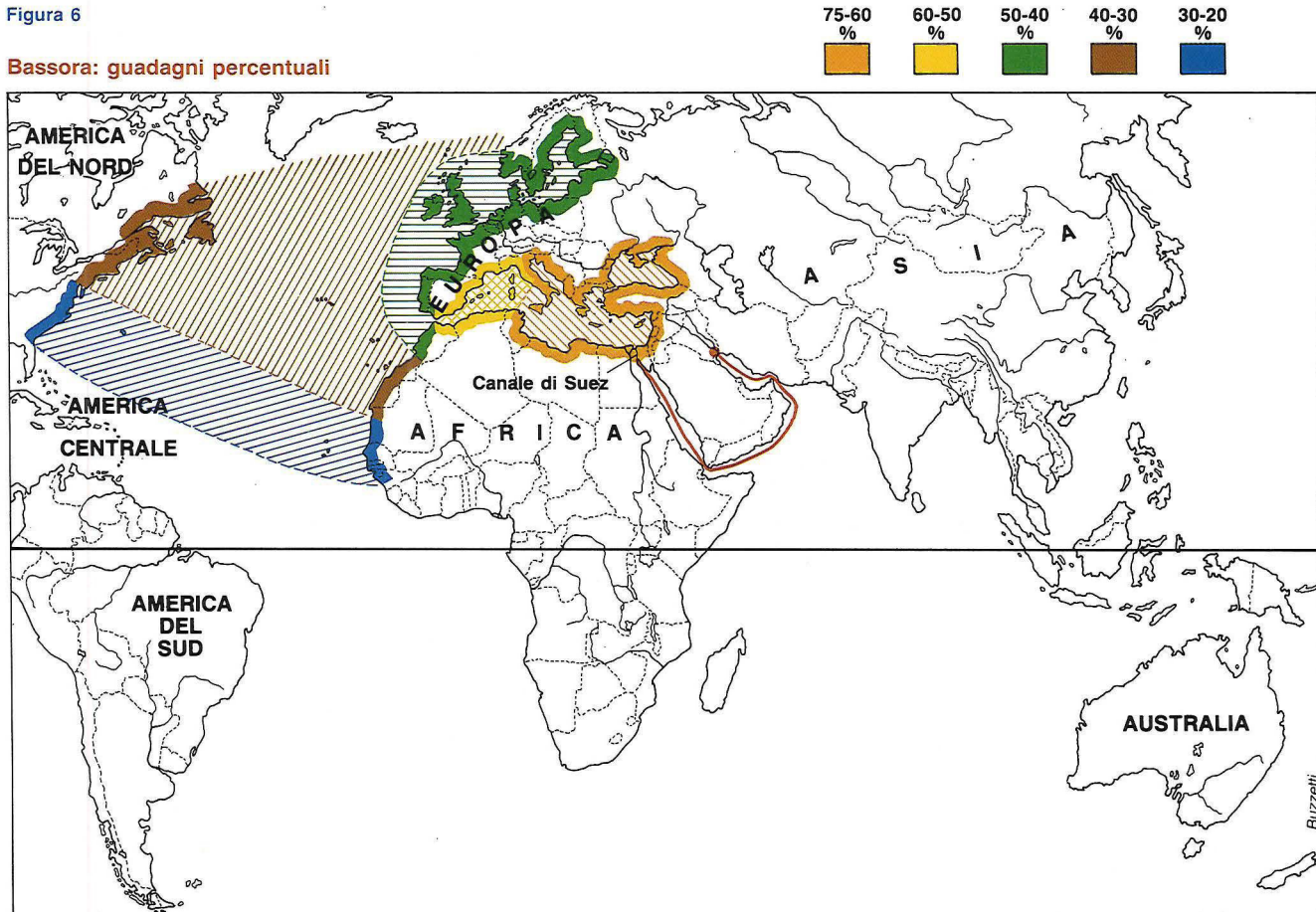
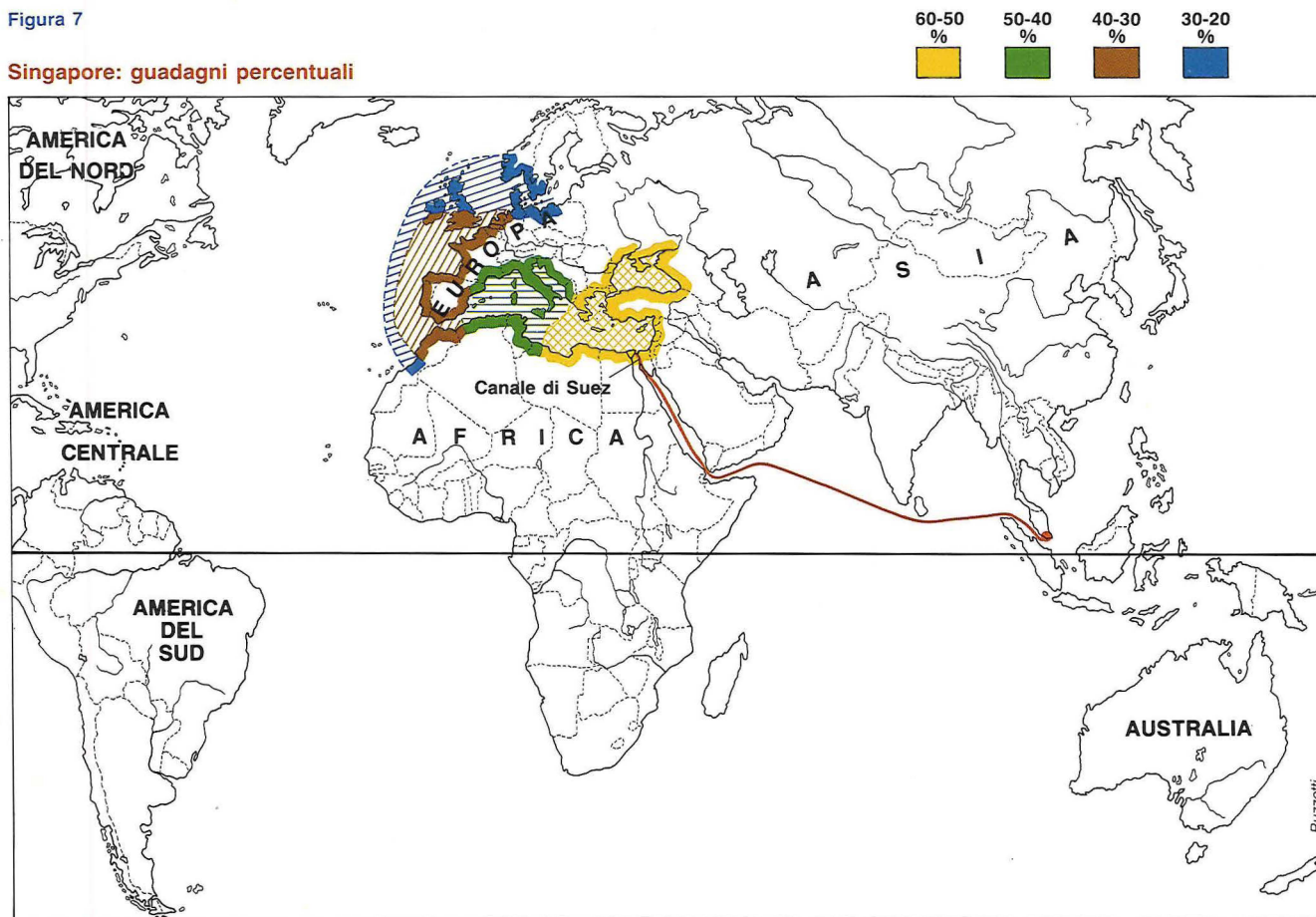


Figura 7

Singapore: guadagni percentuali



EGYPT AND THE SUEZ CANAL

di SOLIMAN A. HUZAYYIN *)

Egypt is the heart of the old world. It is the corner-stone in the land bridge between the continents of Africa and Asia. Its territories lie in both continents, and overlook the Mediterranean and beyond to Europe and the temperate seas. The gulfs of Suez and of Agaba and the Red Sea provide Egyptian territories with highways leading to the warm seas and the lands of the tropics, the Equator and the lands of the monsoons, covering the Indian Ocean and the borders of the Pacific. All these territories brought together by the nodal corner of Egypt, comprise not only lands and seas with different natural resources, but also different cultures and civilizations. No wonder therefore that the history of life and civilization in Egypt is a reflection of the history of world relations.

Two sets of major factors have contributed to the story of Egypt through its long history. First there are the natural resources of this rich country and cradle of civilization. These resources are represented in the plain and delta of lower Nile Valley, the surrounding deserts and the long coasts on the Mediterranean and the Red Sea. The River Nile gives life to this originally desert region. This was so deeply felt by the people, that they venerated the river in olden days. But the Nile phenomenon was even more deeply appraised by the ancient visitor Herodotus of the fifth century B.C., that he considered Egypt as the «Gift of the Nile». This sweeping statement remained accepted and quoted until the present writer challenged it in a paper published in 1953.

If left uncontrolled and unharnessed, the Nile becomes a ferocious river, irregularly inundating and eroding its plain, removing the soil

*) Professore all'Università del Cairo. Presidente dell'Institut d'Egypte e della Geographical Society of Egypt.

necessary for cultivation and settlement and even destroying life on its fertile borders. Indeed, mighty rivers like the Nile, the Amazon or the Yellow River in China do not create civilizations by themselves. It is the hand of man that creates, builds and constructs civilization. By this hand, guided by his imaginative brain (or what the French call «la main pensante»), the early Egyptian was able to harness the great river and regulate its flow over the lands of the fertile plain. Dykes of earth were built along the sides of the river to harness it and prevent its waters from inundating and sweeping everything. The Egyptian also built artificial earth mounds on which he constructed homes of his villages, above the reach of inundation. He also divided the plain into «basins» and dug canals to supply the basins with water at one end and help drain them at the other. All these public works were important in controlling the great river, warding-off the danger of its inundation and drawing the common benefits of irrigation and cultivation. The Egyptian was the first to discover the cultivation of barley and was amongst the first to know the cultivation of wheat. Other crops and plants were also cultivated at an early date, the so-called «Neolithic». All this was a cultivation of an advanced form, not like the primitive cultivation dependent on rainfall, and known in other parts of inner Africa. Another factor relating to the local environment, and helping the early Egyptians to build up what may be called their «national unity», was the system of prevailing wind in Egypt.

The River Nile flowed from south to north and provided an excellent water highway to link Upper with Lower Egypt – the boats being carried by the water current flowing from the south. The prevailing wind, on the other hand, was northerly in its course. Thus with the invention of the sail, the Egyptian could use the prevailing wind to his advantage, and push his boats upstream from Lower to Upper Egypt. Thus we see that the water and wind currents were complementary to each other. This was an important factor in building up unity between the two major parts of the country. It was the first «national unity» in the whole of the history of the Ancient World. King Narmer (or Menes) was able to achieve this as early as the 33rd century B.C. We may imagine how it was indeed the achievement of man at an earlier stage that brought up the early rise of the Neolithic (or even pre-Neolithic) cultivation and then the first appearance of a unified «state» in the Ancient world. Of course this does not deny that the River Nile made its own contribution which fostered and supplemented the efforts of men in building up one of the most ancient of civilizations.

From this short review, it is evident that the factors of local environment of the lower Nile valley represented a basic, geographical asset for early historic (and proto-historic) Egypt. But we must also note that the riverine environment was complemented by the desert environment on both sides of the valley. Apart from their northern edge along the Mediterranean and from a few valleys on the hill-tops of the Red Sea Mts., the deserts of Egypt were of the dry forbidding type. No tribal elements could cross them except with great difficulty and perseverance. Indeed only hardy and strong elements of migrants could get through them and reach the «Nile Valley». Thus the deserts of Egypt acted like sieves which only strong and adventurous elements could get through. Indeed the early dwellers of the lower Nile Valley were the descendants of such hardy adventurers. They were indeed a good selection of settlers who could build a great civilization in a good and generous environment.

A second and important natural factor that contributed to the historic course followed by the civilization of Egypt was the geographical situation of the country. It should be noted that although the temperate and the tropical waters of the Mediterranean and the Red sea come close to each other on the shores of Egypt, they never actually join hands. This created a rôle of intermediary for the people occupying this nodal area.

The same rôle of intermediary was also played through the narrow landbridge of northern Sinai between Africa and Asia. Egypt has indeed become the cross-roads both by sea and by land. But the rôle of this significant geographical situation had also to wait for what we may call the «maturity» of history and historical events.

During the Pharaonic (and pre-Pharaonic) period, relations of Egypt were limited to only those of adjacent or nearby lands. On the Mediterranean side, sea relations were essentially limited to connections with the world of the eastern Mediterranean. On the Red Sea side, sea connections were built up with its southern end and ancient Punt (Ethiopia and S.W. Arabia). Inter-connections by water between the two seas came only on exceptional occasions, when an artificial canal leading from the Pelusiac (eastern) branch of the Nile provided a link with the Gulf of Suez. But this canal represented an indirect link with the Mediterranean. Also Egyptian connections by land went as far west as Libya and parts of North Africa, and as far East as ancient Iran.

This already represented «world relations» by the standards of the time. Thus Pharoanic Egypt was fully and easily capable of managing

her external relations with the outside world, whether by sea or by land. There was never a prolonged domination of Egypt by people invading by sea or by land. There was only a casual domination from the Libyan or the Persian side. Egypt was mistress of her own history, and this lasted during the whole of the Pharaonic period, when only the factors of «local environment» (and not those of the «geographical situation») acted and affected the course of Egyptian history. But in post-Pharaonic times there was a definite and striking change in the course of history. The factor of the geographical situation became definitely felt. Egypt no longer remained the sole mistress of her own history. During intervals of strength, she managed her external relations to her own advantage, while during spells of weakness foreign invaders came from near and far and tried to dominate Egyptian history. But how was this change in world relations brought about?

The great and phenomenal change in universal relations in the Middle East can only be understood in its «cultural» setting in human relations and in universal concepts, rather than as mere change in physical conditions. Let us recall in this connection that the Middle East was the seat of the three great heavenly religions. Judaism was revealed during the Pharaonic period, while both Christianity and Islam came after that period. It is also interesting to note that between the revelation of Judaism and that of the two subsequent religions, there was a most notable event which affected world history in a lasting way. This was the first «world war» in the true sense of the word. Before Alexander, wars were usually carried out «between neighbours», namely between adjacent «cultural areas». For example Egypt would have war contact with neighbouring Libya, or with the neighbouring Near East or at most with the next neighbour in ancient Persia. Contacts with the northern neighbour beyond the sea (Greece) were mostly commercial and cultural, while those with Nubia in the south were more in the nature of «internal» conflict. This state of affairs could hardly lead to «universality» covering relations between «distant» peoples. When Alexander the Great came, he was the first in history to wage what may be called the First World War in human history. He started from Greece, passed into Asia Minor and down to Syria and the Levant, then into Egypt and westwards to Libya (ancient «Africa»), then back to Egypt and again to the Near East, then to ancient Iraq and the borders of the Iranian plateau and ancient Persia (including its inhospitable shores), then to the borders of Turkistan and the westernmost doors of China (in Central Asia) and downwards into the Indian

World, from which he set back to ancient Persian territories where he seems to have met his end, before his body seems also to have been carried (immersed in honey?) to his favourite and first creation Alexandria of Egypt. This was the first time that the «cultures» and «peoples» of nearly all the cultural areas of the Ancient World came into direct juxtaposition with each other. The classical culture of Greece met directly with the cultures of Asia Minor, the ancient Near East, Egypt, Libya (and «Africa») and then again with the Near East, Iraq, Iran (Persia), Turkistan, the borders of China and the Indian world. This «universal» phenomenon had its everlasting effect upon human imagination!

For the first time the peoples of the Ancient World felt and appreciated the sense of «Universality» of human thought, culture and even religious belief in its «oneness» and true «universality».

This is, in our understanding of human thought and sentiment, perhaps the reason for the noticeable difference between the attitude of the followers of Judaism and those of both Christianity and Islam towards the notion of «universality» of belief in the three great religions. There can be no doubt that originally the three heavenly religions were intended to be «universal» and for all people. Moses was ordered to go to Pharaoh and give his message in kind words. However, the followers of Moses soon became engulfed in the desert of Tih (Sinai), where they developed their sense of seclusion. Finally they developed the sense that their religion was for the «chosen» people of God alone. Judaism developed its renowned nature of being for its own people alone, and not a message to be conveyed to the whole world. Judaism, as practised by its own followers is the daughter of the period before the appearance of «Universality», which came only after the first World War of Alexander the Great.

On the other hand, when Christianity appeared it was practised by its own people as a universal creed. It became «missionary» in nature, and every good christian felt it his duty to give the message to others. Even small churches like the Coptic Church of Egypt, did not fail to carry the message to Nubia, ancient Eritrea and Ethiopia. Down to the present day christians are proselitising their mission to all corners of the world. Unlike them the jews who were themselves dispersed in different parts of the world, never felt compelled to give their heavenly mission to others. They still limit it to the «chosen people».

Similarly we find the same story of Christianity repeated with the other creed of Islam, appearing at a later stage of «universality». From the very beginning, muslims understood their message as a «Universal»

one. Every believer in Islam considered himself as a «missionary» of the new creed. It is true, Islam had no «church» to preach on its behalf, but every believer considered it his duty to spread the new creed. Especially active in this field were the camel drivers, the traders and the mariners of the Arabian seas. But also Egypt had its own and special rôle to play. Indeed this rôle started even before Islam came to Egypt. After Alexander the Great, came the interesting Graeco-Roman era, during which the rôle of the «geographical situation» of Egypt complemented that of its «natural resources». The Ptolemies and their Greek mariners greatly expanded maritime trade in the Red Sea and the Indian Ocean. This activity was again much developed in the Roman period. To it was added the trade in wheat, wine and other Egyptian products with Rome. Indeed this rôle in world activity paved the way for again more far-reaching cultural and religious activity in the Islamic period. Egypt became the seat for AL-AZHAR, the great mosque and university of the muslim world. It is to be noted that although the mosque was built by one sect of Islam (the Fatimid sect of Tunisia), Egypt soon bestowed its «universal» character upon the mosque and its great university. All four schools of thought in Islam (belonging to both Sunni and Shiite sects) found their place in AL-AZHAR. Thus the new «universality» of Egypt prevailed over the «local» aspects of its earlier character.

We must now pass on to the second theme of this paper, namely the place of Egypt in the heart of the world, as exemplified in its new rôle, as a thoroughfare between the seas of the North and those of the South. As already mentioned, the history of Pharaonic Egypt was affected chiefly by the good exploitation of its natural resources, rather than by the effect of its geographical situation. After the World War of Alexander the effect of the geographical situation upon Egyptian history became manifest. Foreign traders, mariners as well as foreign rulers had the upper hand in activating the course of Egyptian history. The rulers of this very crucial area in world relations came from outside the land. More of them came either from nearby areas or from far away. We are chiefly interested in this paper in those whose interest concentrated on the water thoroughfare, namely in the river or land connections between the Mediterranean and the Red Sea. Connections from the ancient ports and points on the Mediterranean were with the Levant, Greece and ancient Rome. Connections with the Red Sea started either from its shores or from the Nile (down its easternmost branch, the Pelusiac), which was sometimes connected with an artificial canal

to the head of the Suez Gulf (Qulzum). It is this latter connection which represented the early rudiment of what became the Qulzum Canal of ancient times. Indeed even the more recent project of the Suez Canal of our times passes through two stages: the indirect connection between the two seas through the Nile and its canals, and the direct connection of the present canal (avoiding touching the Nile). Late during the New Kingdom of the Pharaohs, the Egyptians were able to join the eastern branch of the Nile with the Gulf of Suez; but the Canal off-shooting southwards from that branch silted up and became neglected. During the early Arab period, connection was again re-established, the wheat supplies were taken to the Holy Lands of Mecca. Again with heavy silt and alluvium from the Nile, the linkage canal was silted up again. Indeed the Pelusiac branch of the Nile, debouching over the «Balusa» plain of ancient Farama (south-east of the present Port Said), silted and became filled with fine deposits at its easternmost end. In this respect, we may note that eventually the seven old branches of the Nile Delta were gradually diverted from East to West during historic times. Thus the branches and canals east of the Delta were gradually rendered less and less suitable for navigation. It was in these circumstances that the 19th century came to witness the renewal of the need to link East and West through the thoroughfare of Egypt. It also came to find a new element (the western Powers) interested in establishing the new link.

The interest of W. Europe in the geographical situation of Egypt started with the expedition of Bonaparte before the close of the 18th Century. France was the first to take the initiative; and it is interesting that it was also the lot of France to initiate the final undertaking of digging the present canal. Another country was Britain, which was more interested in finding an overland way to reach its empire in India than to dig a canal as such. Indeed Britain was more interested in finding a route for its mail, an objective which was more easily attained by building a railway from Alexandria across the delta to Cairo and finally to the Port of Suez. In fact this was at one stage more attractive to the rulers of Egypt than a direct canal from the Mediterranean to the Gulf of Suez (avoiding and not serving the inhabited lands of the Delta). Another European power which became interested in the new thoroughfare was the Austrian Empire (including N.E. Italy and the Tyrol, home of Eng. Luigi Negrelli). This third European Power was interested in establishing a water link, whether indirectly through the Nile branches or directly through a new canal from the Mediterranean

to the Red Sea. Of course the fourth Power was the Ottoman Empire of Turkey which had the tutelage (though only nominal) over Egypt. We may note that while Ottoman authority was only nominal, final decision was in the hands of the Rulers of Egypt (themselves of Ottoman origin). The story of action and interaction between the four above mentioned powers offers an interesting subject for historians of the first fifty or sixty years of the last century, whose detailed accounts lie beyond the scope of the present study. It may be useful for the purpose of our present argument, however, to mention that there was established a «voluntary balance» between the above mentioned European Powers during the preparation of the study stage of the project of the Suez Canal.

Britain wanted to content itself with Stevenson's project of a railway to serve the mail to India. Even the Peninsular and Oriental maritime company aligned itself with the rail-road project. France on the other hand, preferred the water linkage - indirect or direct. Austria associated itself with the French studies, and worked through its able Engineer Luigi Negrelli of the Italian Tyrol. The so-called San-Simonian Society for the Study of the Suez Canal project was involved in these studies. These studies were at first beset by the faulty idea that the waters of the Red Sea were 4 meters «higher» than those of the Mediterranean. Of course such a conception was found wrong, but there still remained the idea that the coast in the present area of Port Said was turbulent with mud and currents which threatened the building of a clear port at the outlet of the projected canal. This latter idea waited until it was dispelled especially by the able Luigi Negrelli, who surveyed that crucial area and suggested its suitability for the outlet of the projected canal. Indeed the old Pelusiac branch of the Nile in that area was already extinct. Perhaps this was the special contribution which Negrelli made, and which cleared the way for the digging of the direct canal from Port Said to Suez, via the Timsah and the Bitter lakes.

It is not for this paper to cover details of the undertaking of the new direct canal, or the rôle of Ferdinand De Lesseps with his various negotiations with the rulers of Egypt and on the international level. But it has to be stated that if it were not for the laborious efforts of the Egyptian «Fellaheen» (peasants), the canal could never have been dug (by hand) under what were almost impossible conditions. These were indeed the forgotten heroes of this extraordinary feat of history. But by this huge feat the Egyptian people again demonstrated that they can

indeed be the fit and hardy exploiters and custodians of the unique geographical situation of their country at the cross-roads.

Again it is not for us in the present paper to give historical details of the functioning of the Suez Canal since it was built. We are here concerned only with the rôle of Egypt in digging, guarding and maintaining her canal, thus holding the responsibility for her own geographical situation. The story of the relation between Egypt and her canal since its inception, however, has been repeatedly beset by gross interference from outside powers. Had Egypt been left on her own, she would have developed her own local resources to the advantage of her people, and gathered great momentum to defend, guard and promote her geographical situation. In other words she would have become mistress of her own position among nations of the world - West, East, North and South. In fact the aggressive competition of the great powers to dominate Egypt would have been warded off, or at least alleviated. There would have been established more balance and equity in running world relations across the geographical position of Egypt in the heart of a cooperative world. Had all this happened, it would have certainly been in the interest of good neighbourliness, and consequently of world peace. But once the canal was open, the great powers began their struggle to dominate both Egypt and her Canal. Britain, who was originally against the digging of a canal, soon realized both its value and its potential danger for her Indian Empire. France which was first interested in the canal as a project, became also interested in it as a commercial enterprise. Other smaller powers (at that time) began to review the new situation with apprehension. But the main competition was between France and Britain. The first contented itself with financial and administrative domination of the canal, while the second first bought the Egyptian shares in the «ditch» (as called by Disraeli of Britain) and ended by invading and occupying the whole of the country. Thus a weak Egypt tempted aggression and domination of the territory, as well as unfair and inequitable exploitation of the canal and the geographical situation as a whole. This is exactly the opposite of what would have happened if Egypt were strong enough to maintain and develop her local resources and to guard her geographical situation.

This is indeed the lesson which can be drawn from the history of Egypt both ancient and modern. As a matter of fact the strength of Egypt is not only in her own interest, but also in the interest of free world relations across its crucial situation between East and West as

well as North and South. On the other hand, Egypt's weakness leads to exactly the opposite consequences.

Details of this particular sequence of historical events in world relations, coming as a reflection of strength and weakness of Egypt, are again repeated in our own times. After its 1952 revolution, Egypt soon managed to get rid of British occupation and to nationalize her own Canal. During a short, but interesting spell of supremacy over her own destinies, Egypt managed to renew the canal, and to manage its affairs with astonishing success. But soon after (in 1956) the two great powers of France and Britain (with Israel on their side) waged a rash and unjustified war upon Egypt. The result was the closing of the canal for a short period. However, once world opinion (led by both the super-powers of USA and USSR) realized the danger of the aggression upon world peaceful relations, the situation was soon redressed, and Egypt resumed its traditional rôle of equitable guardianship of the artery of world relations across its crucial geographical situation. But this opportunity for a stable and normal situation of advancement of world relations was soon dispelled by the renewal of Israeli aggression (1967). Let us recall upon this occasion what we already stated at an earlier stage in this paper, that there is marked and striking difference between the application of Judaism (as understood by the descendants of the «chosen People» and the founders of the new state of Israel) on the one hand, and Christianity and Islam (as understood and applied by their followers in Egypt), on the other. The descendants of the chosen people in Israel, could hardly be fit custodians of free world relations in a community of nations (including both strong and weak, both rich and poor).

The war of 1967 at one exceeded its declared purpose of defending Israel, and led to the blockage of the international waterway and the wilful destruction of the canal. It is interesting to note by contrast that once Egypt regained her breath and was able to repulse aggression (even partially) her first reaction was not to repair the effects of war and its aftermath on her invaded regions, but rather to clear the waterway and put it again into operation in the service of world relations. After the canal itself was cleaned for navigation, two ambitious stages of development of the waterway were launched even at a time when funds and loans were badly needed for internal projects of reconstruction. Indeed, in spite of her difficult conditions during the period of national reconstruction in post-Israeli war and in the period of the new peace with its many obligations. Egypt gave first priority to the canal,

its development to meet new and fast growing needs of world trade. The waterway of the canal was much widened and even doubled in places, while its clear depth was carried from 15 metres to 23.50 meters. Other important improvements were liberally introduced at both ends of the canal and several important points on its course. The three cities along the course (Port Said, Ismailia and Suez) were reconstructed and much enlarged, while the first was also converted into a free zone. In short, within the past decade Egypt was able to redeem its canal to full efficiency and meet fully all demands for the growing petroleum traffic between East and West. Super tankers (of one quarter million tons) can freely use the canal, while giant tankers (of more tonnage) can unload at Suez (Adabiyah) where the New Sumed Pipeline can take oil directly to Alexandria, on the Mediterranean. In this respect the New Sumed Pipeline is supplementary to (and not competitive with) the New Suez Canal of Egypt.

* * *

So this is in short the story of Egypt and her Suez Canal. We did not try to give a detailed historical account, for this is the function of many books and long treatises already available in all languages. We have intentionally limited ourselves in this account to the philosophy (and lesson) of human history in the relation of a great historic country (and abode of civilization) and her geographical situation that made of her the bridge and waterway linking civilizations and facilitating human relation (both commercial and cultural), whether in war or in peace. The major lesson of human history on which we concentrate attention of humanity in the relation between Egypt and her Canal is that there existed two types of episodes and historical situations. One episode was connected with development and peaceful relations, while the other was connected with destruction and war. During an episode when Egypt was allowed to develop her own local resources (of environment) and regulate affairs of her own geographical situation, there was a great revival in world relations, as well as peaceful and fruitful exchange of goods and ideas between nations. Egypt was a good guardian of her geographical situation and more particularly of her Canal. Such an episode was in the interest of both Egypt and the world. On the other hand, during episodes of weakness of Egypt and neglect or foreign exploitation of the resources of her local environment, invaders were tempted from far or from near, and dominated her geographical

situation and more particularly her canal. This almost invariably led to destruction and blockage of the waterway, and great hindrance to world peaceful relations. In other words, it led to war which can be in the interest of no one. In other words also, such an aggression on Egypt was never in the interest of world peaceful relations.

The summary lesson of history is that a strong and prosperous Egypt is the best guarantee for peaceful world relation across her crucial geographical situation. A weakened Egypt, with aggression on the canal, whether from a far country like Britain or from a neighbour like Israel, is clearly never in the interest of world prosperity, world security or world peace.

L'EGITTO E IL CANALE DI SUEZ

di SOLIMAN A. HUZAYYIN *)

L'Egitto è il cuore del vecchio mondo. È la pietra angolare del ponte di terra che unisce il continente africano a quello asiatico. I suoi territori si trovano su entrambi i continenti e si affacciano sul Mediterraneo e, più oltre, sull'Europa ed i mari temperati. I golfi di Suez e di Aqaba ed il Mar Rosso forniscono ai territori egiziani lo sbocco verso i mari caldi ed i territori dei tropici, l'Equatore e le terre dei monsoni, attraverso l'Oceano indiano fino ai confini del Pacifico. Tutti questi territori messi in contatto dal punto nodale dell'Egitto comprendono non solo terre e mari con diverse risorse naturali, ma anche diverse culture e civiltà. Non c'è dunque da meravigliarsi se la storia della vita e della civiltà dell'Egitto è il riflesso della storia delle relazioni internazionali.

Due serie di importanti fattori hanno contribuito alla storia dell'Egitto attraverso i millenni. La prima è costituita dalle risorse naturali di questa terra ricca, culla di civiltà. Tali risorse sono rappresentate dalla pianura e dalla bassa Valle del Nilo, dai deserti circostanti e dalle lunghe coste sul Mediterraneo e sul Mar Rosso. Il fiume Nilo dà vita a questa regione originariamente desertica. Questo fatto era talmente sentito dalla popolazione che nell'antichità il fiume era venerato come divinità. Ma il fenomeno Nilo fu ancor più apprezzato dall'antico visitatore Erodoto del V secolo a.C., che definì l'Egitto come «Dono del Nilo». Questa profonda definizione fu accettata e quotata finché uno scrittore del nostro tempo la contestò in una pubblicazione del 1953.

Se lasciato senza controllo e senza argini, il Nilo diventa un fiume crudele che inonda ed erode la pianura, portando via il terreno necessario alle coltivazioni ed agli insediamenti, ed anche seminando la morte

*) Professore all'Università del Cairo. Presidente dell'Istituto d'Egitto e della Società geografica d'Egitto.

sulle sue fertili rive. Infatti, i fiumi imponenti come il Nilo, il Rio delle Amazzoni o il Fiume Giallo in Cina, non creano da soli la civiltà: è la mano dell'uomo che crea e costruisce civiltà. E con la sua mano, guidata da una mente immaginativa (o quello che i francesi chiamano «la main pensante»), l'antico abitante dell'Egitto fu capace di arginare il grande fiume e di regolarne il flusso attraverso le terre e la fertile piana. Lungo le rive del fiume furono costruite dighe di terra per arginarlo e per evitare che le sue acque inondassero e portassero via tutto. Furono inoltre costruiti terrapieni artificiali sui quali furono poste le abitazioni dei villaggi, al di fuori della portata delle inondazioni; la pianura fu divisa in «bacini» e furono scavati canali per rifornire di acqua tali bacini da una parte, e per il loro drenaggio dall'altra. Tutte queste opere pubbliche ebbero un ruolo importante nel controllare il grande fiume e le sue inondazioni, e nei benefici derivanti dall'irrigazione e dalle coltivazioni rese così possibili. Gli egiziani furono i primi a coltivare l'orzo, e fra i primi a coltivare il grano. Anche altre coltivazioni erano già in atto fin da tempi molto antichi, il cosiddetto Neolitico. L'agricoltura aveva una forma avanzata, non come quella primitiva, dipendente dalle piogge, praticata in altre zone dell'Africa interna. Un altro fattore legato all'ambiente locale che aiutò gli egiziani a costruire quella che si potrebbe chiamare la loro «unità nazionale» fu il sistema di sfruttamento dei venti.

Il Nilo scorreva da sud a nord e costituiva un'ottima via di collegamento tra l'Alto e il Basso Egitto, con le imbarcazioni che venivano trasportate dalla corrente del fiume verso nord. Il vento prevalente però aveva direzione nord-sud e, con l'invenzione della vela, gli egiziani riuscirono ad usare il vento per far navigare le loro imbarcazioni contro corrente, dal Basso verso l'Alto Egitto. Le correnti dell'acqua e quelle del vento erano pertanto complementari l'una all'altra. Questo fu un importante fattore per la costruzione dell'unità fra le due parti più importanti del paese. Fu questa la prima «unità nazionale» nell'intera storia del mondo antico, conseguita da Re Narmer (o Menes) già nel 33° secolo a.C.. Possiamo immaginare che fossero proprio i progressi dell'uomo a portare alla nascita dell'agricoltura nel Neolitico (o addirittura nel pre-Neolitico) e poi alla prima apparizione di uno «stato» unificato nel mondo antico. Con ciò non si può negare che il Nilo abbia dato il suo proprio contributo nell'approfondire e nell'integrare gli sforzi dell'uomo nella costruzione di una delle civiltà più antiche.

Da questa breve rassegna risulta evidente che i fattori ambientali nella bassa Valle del Nilo rappresentarono un patrimonio di base per

l'antico Egitto storico (e protostorico). Si deve tuttavia osservare anche che l'ambiente fluviale era completato dall'ambiente desertico su entrambi i lati della valle. E i deserti dell'Egitto, a parte l'angolo settentrionale lungo le coste del Mediterraneo e alcune valli sulle colline del Mar Rosso, erano di tipo assolutamente secco. Nessun gruppo tribale poteva attraversarli se non con grande difficoltà e perseveranza. Infatti, solo gli individui più forti e robusti riuscivano ad attraversarli e raggiungere la «Valle del Nilo». I deserti egiziani ebbero pertanto la funzione di setacci, attraverso i quali solo gli elementi più forti e avventurosi riuscivano a passare. Infatti, i primi abitanti della bassa Valle del Nilo furono i discendenti di questi forti avventurieri, coloni molto selezionati che riuscirono a costruire una grande civiltà in un ambiente ricco e generoso.

Un secondo importante fattore naturale che contribuì al corso storico seguito dalla civiltà egiziana fu la collocazione geografica. Si deve osservare che, nonostante le acque temperate e tropicali del Mediterraneo e del Mar Rosso si avvicinino l'una all'altra sulle coste dell'Egitto, in realtà non arrivano mai in contatto. Questo conferì un ruolo di intermediari alle popolazioni che occupavano questa area nodale.

Lo stesso ruolo di intermediario era anche giocato dalla stretta lingua di terra del Sinai settentrionale tra Africa e Asia. L'Egitto divenne infatti il crocevia per le comunicazioni via terra e via mare. Ma il ruolo giocato da questa importante posizione geografica sarà ancora più evidente con ciò che possiamo definire la «maturità» della storia e degli eventi storici.

Durante il periodo faraonico (e pre-faraonico) le relazioni dell'Egitto erano limitate ai soli paesi adiacenti o vicini. Sul Mediterraneo, le relazioni marittime erano essenzialmente limitate ai paesi del Mediterraneo orientale. Sul Mar Rosso erano stati stabiliti contatti con l'Etiopia e l'Arabia sud-occidentale. Le interconnessioni via acqua tra i due mari avvenivano solo in casi eccezionali, quando un canale artificiale originante dal ramo Pelusiaco (orientale) del Nilo forniva un collegamento con il Golfo di Suez. Ma questo canale rappresentava un collegamento indiretto con il Mediterraneo. Anche i collegamenti via terra arrivavano fino alla Libia ed altre zone del Nord Africa e ad Est fino all'antico Iran.

Per i parametri del tempo, queste erano già «relazioni mondiali» e così l'Egitto dei faraoni era già completamente ed agevolmente in grado di gestire i suoi rapporti con il mondo esterno, sia per mare che per terra. Non ci fu mai una dominazione duratura dell'Egitto da parte di

popoli che l'avevano invaso via mare o via terra. Ci fu soltanto qualche dominazione occasionale da parte della Libia o della Persia.

L'Egitto fu padrone della sua storia fino a tutto il periodo faraonico, quando solamente i fattori ambientali (e non quelli derivanti dalla collocazione geografica) determinavano e influenzavano il corso della storia egiziana. Ma nei periodi post-faraonici si verificò un preciso e notevole cambiamento nel corso della storia. La collocazione geografica diventò determinante. L'Egitto non fu più il solo fautore della propria storia. Nei periodi di forza, riuscì a gestire a proprio vantaggio le relazioni esterne, mentre durante periodi di debolezza, da vicino e da lontano arrivarono invasori stranieri che cercarono di dominare la storia egiziana. Ma cosa fu a causare questo cambiamento nelle relazioni internazionali?

Il grande e straordinario cambiamento nelle relazioni universali in Medio Oriente può essere compreso solo nel contesto «culturale» delle relazioni umane e dei concetti universali, più che come puro cambiamento delle condizioni fisiche. A questo proposito è bene ricordare che nel Medio Oriente erano presenti tre grandi religioni. Il Giudaismo fu rivelato durante il periodo faraonico, mentre sia il Cristianesimo che l'Islamismo arrivarono dopo quel periodo. È anche interessante notare che tra la rivelazione del Giudaismo e quella delle due religioni successive, intervenne un evento importantissimo che influenzò la storia mondiale in modo duraturo. Si trattò della prima «guerra mondiale» nel vero senso della parola. Prima di Alessandro, le guerre venivano di solito condotte «tra vicini», e cioè tra «aree culturali» adiacenti. Ad esempio, l'Egitto ebbe conflitti con la vicina Libia o con il confinante Vicino Oriente. I contatti con i vicini settentrionali d'oltre mare (Grecia) erano perlopiù di natura commerciale e culturale, mentre quelli con la Nubia, nel sud, rientravano più nella natura dei conflitti «interni». Questo stato di cose poteva difficilmente portare all'«universalità» nelle relazioni tra popoli «distanti». Alessandro Magno fu il primo nella storia a muovere quella che può esser definita la Prima Guerra Mondiale della storia umana. Iniziò dalla Grecia, passò in Asia Minore e giù fino alla Siria ed al Levante, poi in Egitto e ad ovest in Libia (l'antica «Africa»), poi di nuovo in Egitto e nel Vicino Oriente, nell'antico Iraq, ai confini dell'altopiano iraniano e l'antica Persia (comprese le sue coste inospitali), poi ai confini del Turkistan fino alle porte occidentali della Cina (in Asia centrale), e giù nel mondo dell'India, da dove ritornò negli antichi territori persiani, dove sembra che abbia incontrato la morte prima che il suo corpo fosse trasportato (immerso nel miele?) alla sua prima e

prediletta creatura, Alessandria d'Egitto. Fu questa la prima volta che «culture» e «popoli» di quasi tutta l'arena culturale del Mondo Antico si posero in giustapposizione diretta tra di loro. La cultura classica della Grecia si incontrò direttamente con le culture dell'Asia Minore, dell'antico Vicino Oriente, dell'Egitto, della Libia (e dell'«Africa») e poi ancora col Vicino Oriente, Iraq, Iran (Persia), Turkistan, i confini della Cina e del Mondo Indiano. Questo fenomeno «universale» produsse un effetto indelebile sulla mente umana!

Per la prima volta i popoli del Mondo Antico avvertirono ed apprezzarono il senso di «universalità» del pensiero umano, della cultura ed anche del credo religioso nella sua «unicità» e reale «universalità».

Alla luce della nostra comprensione del pensiero e del sentimento umano, questa è forse la ragione della notevole differenza di atteggiamento fra i seguaci del Giudaismo e quelli del Cristianesimo e dell'Islam nei confronti del concetto di «universalità» del credo nelle tre grandi religioni. Non c'è dubbio che originariamente tutte e tre le religioni erano intese come «universali» per tutte le genti. A Mosè fu ordinato di andare dal faraone a portare la buona novella. I seguaci di Mosè, però, rimasero presto intrappolati nel deserto di Tih (Sinai), dove svilupparono il loro senso di isolamento. Alla fine si convinsero che la loro religione era solo per i popoli «eletti» da Dio. Il Giudaismo sviluppò la sua nota caratteristica di essere solo per il suo popolo, e non un messaggio da portare in tutto il mondo. Il Giudaismo, come praticato dai suoi seguaci, è figlio del periodo anteriore alla comparsa dell'«Universalità», che venne solo dopo la prima Guerra Mondiale di Alessandro Magno.

D'altronde, al suo apparire il Cristianesimo fu praticato dai suoi seguaci come credo universale. Divenne «missionario» per natura, ed ogni buon cristiano sentiva come suo dovere il trasmettere il messaggio agli altri. Persino le piccole chiese come la Chiesa Copta in Egitto, non omisero di portare il messaggio in Nubia, nell'antica Eritrea e in Etiopia. Ancora fino ai giorni nostri, i cristiani hanno sempre diffuso il loro messaggio in ogni angolo del mondo. Diversamente da loro, gli ebrei che erano essi stessi dispersi in diverse parti del mondo, non si sentirono mai spinti a trasmettere ad altri il loro messaggio. Essi lo limitano tuttora al «popolo eletto».

La stessa storia della Cristianità la troviamo ripetuta col credo dell'Islam che apparve ad un più tardo stadio di «universalità». Fin dall'inizio i musulmani intesero il loro messaggio come «universale». Ogni seguace dell'Islam si considerava un «missionario» del nuovo credo. È vero che l'Islam non aveva «chiese» in cui pregare per conto

proprio, ma ogni fedele considerava suo dovere la diffusione del credo.

Particolarmente attivi a questo riguardo furono i cammellieri, i commercianti ed i marinai dei mari Arabici. Ma anche l'Egitto giocò un ruolo proprio e speciale. Per la verità, questo ruolo iniziò ancor prima che l'Islam arrivasse in Egitto. Dopo Alessandro Magno, arrivò l'interessante era Greco-Romana, durante la quale il ruolo della «collocazione geografica» dell'Egitto fu complementare a quello delle sue «risorse naturali». I Tolomei ed i loro marinai greci diedero grande espansione al commercio marittimo nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Questa attività conobbe nuovo sviluppo nel periodo romano. Ad essa si aggiunsero il commercio del grano, del vino e di altri prodotti egiziani con Roma. Questo ruolo nel commercio mondiale spianò la strada ad un'attività culturale e religiosa di portata ancora maggiore nel periodo Islamico. In Egitto trovò sede AL-AZHAR, la grande moschea e università del mondo musulmano. Si noti che, nonostante la moschea fosse stata costruita da una setta dell'Islam (la setta Fatimid di Tunisia), l'Egitto conferì ben presto un carattere «universale» alla moschea e alla sua grande università. Tutte e quattro le scuole di pensiero dell'Islam (appartenenti sia alla setta Sunnita che a quella Sciita) trovarono il loro posto nell'AL-AZHAR. In tal modo, la nuova «universalità» dell'Egitto prevalse sugli aspetti «locali» del suo carattere primitivo.

Passiamo ora al secondo tema di questa relazione, e cioè alla collocazione dell'Egitto nel centro del mondo, come testimoniato dal suo nuovo ruolo di arteria di grande traffico tra i mari del nord e quelli del sud. Come già accennato, la storia dell'Egitto faraonico fu influenzata più dal corretto sfruttamento delle sue risorse naturali che dagli effetti della sua collocazione geografica. Dopo la Guerra Mondiale di Alessandro, gli effetti della posizione geografica sulla storia egiziana divennero manifesti. Mercanti, marinai e dominatori stranieri ebbero prevalenza nell'attivare il corso della storia egiziana. I dominatori di questa area, cruciale per le relazioni internazionali, venivano da fuori, per la maggior parte da zone limitrofe. In questa relazione l'interesse è soprattutto concentrato su quelle zone che avevano interesse nelle vie di comunicazione sull'acqua, e cioè ai collegamenti via fiume o via terra tra il Mediterraneo e il Mar Rosso. I collegamenti fra gli antichi porti sul Mediterraneo erano con il Levante, con la Grecia e con l'antica Roma. Le comunicazioni con il Mar Rosso prendevano avvio o dalle sue stesse coste o dal Nilo (lungo il suo ramo più orientale, il Pelusiaco), che talvolta veniva collegato con un canale artificiale all'imbocco del Golfo di Suez (Qulzum). Questo collegamento rappresentava il primo rudimen-

to di quello che divenne il Canale di Qulzum. In verità, anche il più recente progetto per il Canale di Suez dei nostri tempi passò attraverso due fasi: il collegamento indiretto tra i due mari attraverso il Nilo e i suoi canali, e il collegamento diretto dell'attuale Canale (evitando di toccare il Nilo). Nell'ultimo periodo del Nuovo Regno dei Faraoni, gli egiziani riuscirono ad unire il ramo orientale del Nilo con il Golfo di Suez; ma il Canale fatto derivare da questo ramo si ostruì e fu abbandonato. Durante il primo periodo arabo, il collegamento fu ripristinato e attraverso di esso si rifornivano di grano i territori sacri della Mecca. Poi di nuovo la melma e i depositi alluvionali provenienti dal Nilo ostruirono il canale di collegamento. Anche il ramo Pelusiaco del Nilo, che sboccava sopra la piana di «Balusa» dell'antica Farama (a sud-est dell'attuale Porto Said), si ostruì e la sua estremità orientale si riempì di detriti. A questo proposito si può notare che i sette antichi rami del delta del Nilo si spostarono gradualmente nel tempo da est ad ovest. Così i rami ed i canali ad est del delta divennero sempre meno adatti alla navigazione. Fu in queste circostanze che nel 19° secolo ci si rese conto della rinnovata necessità di unire l'est all'ovest attraverso la grande arteria dell'Egitto. Emerse inoltre un nuovo elemento interessato nell'instaurare il nuovo collegamento (le Potenze occidentali).

L'interesse dell'Europa Occidentale per la posizione geografica dell'Egitto iniziò con la spedizione di Bonaparte alla fine del 18° secolo. La Francia fu la prima a prendere l'iniziativa; ed è interessante anche che toccasse proprio alla Francia di iniziare i lavori finali di scavo dell'attuale canale. Un altro paese fu l'Inghilterra, che però era più interessata a trovare una comunicazione via terra per raggiungere il suo impero in India, che nello scavare un canale. Infatti all'Inghilterra interessava trovare una strada per i suoi servizi postali, obiettivo più facilmente raggiungibile con la costruzione di una ferrovia da Alessandria, attraverso il delta, al Cairo fino a Porto Suez. In effetti, fino ad un certo momento questo progetto fu più attraente per i dirigenti egiziani che un canale diretto dal Mediterraneo al Golfo di Suez (che evitava e non serviva le regioni abitate del delta). Un'altra potenza europea che trovò interesse nella nuova grande arteria, fu l'Impero Austriaco (comprendente l'Italia nord-orientale ed il Tirolo, patria dell'Ing. Luigi Negrelli). Questa terza potenza europea era interessata nella costituzione di un collegamento via acqua, o indiretto attraverso i rami del Nilo, o diretto attraverso un nuovo canale dal Mediterraneo al Mar Rosso.

Naturalmente la quarta Potenza era l'Impero Ottomano di Turchia, che aveva la tutela (anche se solo nominale) sull'Egitto. Si noti che,

quantunque l'autorità Ottomana fosse solo nominale, la decisione finale fu presa dai dirigenti egiziani (essi stessi di origine ottomana). La storia delle azioni ed interazioni fra le quattro potenze summenzionate, offre un argomento interessante agli storici dei primi 50 o 60 anni del secolo scorso, e i cui dettagli esulano dallo scopo del presente studio. Può però essere utile menzionare che fu stabilito un «bilancio volontario» tra le sunnominated potenze europee durante la preparazione della fase di studio del progetto per il Canale di Suez.

L'Inghilterra voleva accontentarsi del progetto di Stevenson per una ferrovia che fornisse i collegamenti postali con l'India. Anche la compagnia marittima peninsulare e orientale si schierava a favore del progetto ferroviario. La Francia invece preferiva il collegamento via acqua, diretto o indiretto. L'Austria si associò con gli studi francesi e lavorò con il suo abile ingegnere Luigi Negrelli, del Tirolo italiano. In questi studi fu coinvolta la cosiddetta società di San Simone per lo studio del progetto del Canale di Suez.

Tali studi furono inizialmente disturbati dall'erronea convinzione che le acque del Mar Rosso fossero di 4 metri «più alte» di quelle del Mediterraneo. Naturalmente tale convinzione fu dimostrata infondata, ma ugualmente rimaneva l'idea che la costa nell'attuale zona di Porto Said fosse turbolenta, con fango e correnti che limitavano la possibilità di costruire un porto sicuro all'uscita del canale progettato.

In verità, il vecchio ramo Pelusiaco del Nilo in quella zona era ormai estinto. Forse fu questo lo speciale contributo dato da Negrelli, che sgombrò il campo per lo scavo del canale diretto da Porto Said a Suez, attraverso i laghi Timsah e Bitter.

Non rientra negli scopi di questa relazione riferire i dettagli sui lavori del canale, o sul ruolo di Ferdinand de Lesseps con le sue varie negoziazioni con i dirigenti egiziani ed a livello internazionale. Va invece affermato che, se non fosse stato per il faticoso impegno dei «Fellaheen» (contadini) egiziani, in condizioni pressoché impossibili, il canale non avrebbe mai potuto essere scavato (manualmente). Furono loro gli eroi dimenticati di questo straordinario evento storico. Ma con questa enorme impresa, il popolo egiziano ha dimostrato ancora una volta di poter valorizzare e custodire in modo adeguato e coraggioso la posizione geografica unica di crocevia della sua terra.

Di nuovo non spetta a noi fornire in questa relazione i particolari storici del funzionamento del Canale di Suez dal momento della sua costruzione. Quello che ci interessa qui è il ruolo dell'Egitto nello scavo, nella custodia e nella manutenzione del suo canale, e la sua conseguente

responsabilità per la propria posizione geografica. Tuttavia, la storia del rapporto tra l'Egitto e il suo canale è stata fin dall'inizio turbata ripetutamente da grandi interferenze di poteri esterni. Se fosse stato lasciato in pace, l'Egitto avrebbe potuto sviluppare le proprie risorse locali a vantaggio del suo popolo ed avrebbe dimostrato grande impegno nel difendere, custodire e promuovere la sua posizione geografica. In altre parole, sarebbe divenuto fautore del proprio peso fra le nazioni del mondo occidentale, orientale, settentrionale e meridionale. Infatti, la competizione aggressiva delle grandi potenze per dominare l'Egitto sarebbe stata evitata, o quanto meno alleviata. Si sarebbero stabiliti maggior equilibrio ed equità nel governare le relazioni mondiali attraverso la posizione geografica dell'Egitto nel centro di un mondo cooperativo. Se tutto questo fosse accaduto, sarebbe certamente stato nell'interesse dei rapporti di buon vicinato e, di conseguenza, della pace mondiale.

Ma non appena il canale fu aperto, le grandi potenze cominciarono la lotta per il dominio dell'Egitto e del suo canale. L'Inghilterra, che era stata originariamente contro lo scavo del canale, ne realizzò subito il valore ed il potenziale pericolo che ne derivava per il suo impero in India.

La Francia, che era stata inizialmente interessata nel canale come progetto, dimostrò interesse anche per il suo risvolto commerciale. Altre piccole potenze (a quel tempo) iniziarono a guardare con apprensione alla nuova situazione.

Ma la competizione maggiore fu tra la Francia e l'Inghilterra. La prima si accontentava del controllo finanziario ed amministrativo del canale, mentre la seconda dapprima acquistò le partecipazioni egiziane nel «fosso» (come definito dall'inglese Disraeli) e finì coll'invadere ed occupare l'intero paese. Così, un Egitto debole favorì le tentazioni di aggressione e di dominazione del territorio, e l'ingiusto ed iniquo sfruttamento del canale e della situazione geografica in generale. Questo è esattamente l'opposto di quanto sarebbe accaduto se l'Egitto fosse stato abbastanza forte da mantenere e sviluppare le sue risorse locali, e da custodire la sua posizione geografica.

Questa è la lezione che si può trarre dalla storia dell'Egitto, tanto antica quanto moderna. In effetti, la forza dell'Egitto non è solo nel suo esclusivo interesse, ma avvantaggia anche le libere relazioni mondiali grazie alla sua posizione cruciale tra l'est e l'ovest, tra il nord e il sud. E la debolezza dell'Egitto conduce esattamente alle conseguenze opposte.

I dettagli di questa particolare sequenza di eventi storici nelle relazioni mondiali risultanti dalla forza o dalla debolezza dell'Egitto si

ripetono ancora ai tempi nostri. Dopo la rivoluzione del 1952, l'Egitto riuscì ben presto a liberarsi dell'occupazione britannica ed a nazionalizzare il suo canale. Durante un periodo, breve ma intenso, di supremazia sui propri destini, l'Egitto riuscì a rinnovare il canale ed a gestire i suoi affari con sorprendente successo. Ma poco dopo (nel 1956), le due grandi potenze francese e britannica (con l'appoggio di Israele) ingaggiarono contro l'Egitto una guerra aspra e ingiustificata. Il risultato fu la chiusura del canale per un breve periodo. Tuttavia, non appena l'opinione mondiale (guidata dalle due grandi superpotenze USA e URSS) realizzò il pericolo di aggressione alle pacifiche relazioni mondiali, la situazione fu subito rettificata e l'Egitto ritornò ad assumere il suo tradizionale ruolo di valido custode dell'arteria delle relazioni mondiali attraverso la sua posizione geografica cruciale. Ma questa opportunità di una situazione di avanzamento stabile e normale nelle relazioni mondiali fu presto dispersa dal rinnovarsi dell'aggressione di Israele (1967). Ricordiamo in questa occasione quanto già affermato in un precedente passo di questa relazione, e cioè che esiste una differenza marcata e singolare tra l'applicazione del Giudaismo (come interpretato dai discendenti del «popolo eletto» e dai fondatori del nuovo stato di Israele) da una parte, e Cristianesimo e Islam (come interpretato ed applicato dai suoi seguaci in Egitto) dall'altra. I discendenti del popolo eletto in Israele potrebbero difficilmente essere validi custodi delle libere relazioni mondiali in una comunità di nazioni (deboli e forti, ricche o povere).

La guerra del 1967 andò subito al di là delle sue intenzioni dichiarate di difendere Israele e portò al blocco della via d'acqua internazionale e alla sua intenzionale distruzione del canale. È interessante notare al contrario che, non appena l'Egitto riprese fiato e riuscì a respingere (anche parzialmente) l'aggressione, la sua prima reazione non fu quella di riparare gli effetti della guerra e delle sue conseguenze nelle sue regioni invase, ma fu invece quella di ripulire la via d'acqua e di rimetterla in funzione a servizio delle relazioni mondiali. Dopo che il canale fu ripulito per la navigazione, furono lanciati due ambiziosi progetti di sviluppo della via di comunicazione, pure in un momento in cui il disperato bisogno di fondi e prestiti era soprattutto destinato alla ricostruzione interna. In effetti, nonostante le difficili condizioni durante il periodo della ricostruzione nazionale dopo la guerra con Israele e durante il periodo della nuova pace con i suoi molteplici impegni, l'Egitto diede priorità al canale, alla sua ricostruzione ed al suo sviluppo in risposta alle sempre crescenti richieste del commercio internazionale. Il canale fu allargato di molto, in certi punti addirittura raddoppiato, e la

sua profondità fu portata da 15 a 23,5 metri. Altri importanti miglioramenti furono generosamente apportati alle due estremità del canale ed a diversi punti importanti lungo il suo corso. Le tre città lungo il corso del canale (Porto Said, Ismailia e Suez) furono ricostruite e ampliate, e la prima fu anche trasformata in zona franca. In breve, nel decennio passato l'Egitto è stato in grado di riportare il canale alla piena efficienza, rispondendo così pienamente alle richieste derivanti dal sempre crescente traffico del petrolio tra est e ovest. Le superpetroliere (di 250.000 tonnellate) possono liberamente usare il canale, mentre le petroliere giganti (con un tonnellaggio superiore) possono scaricare a Suez (Adabiya) dove il nuovo oleodotto di Sumed può portare il petrolio direttamente ad Alessandria, sul Mediterraneo. Sotto questo aspetto, il nuovo oleodotto di Sumed è complementare al Canale e non competitivo con esso.

* * *

Questa è dunque in breve la storia dell'Egitto e del suo Canale di Suez. Non abbiamo voluto dare qui un resoconto storico dettagliato, poiché questo è compito dei molti libri e dei lunghi trattati già pubblicati in tutte le lingue. Noi ci siamo deliberatamente limitati in questa relazione alla filosofia (e alla lezione) della storia umana in rapporto ad una grande nazione storica (dimora di civiltà) ed alla sua posizione geografica che ne ha fatto il ponte e la via d'acqua con cui collegare le civiltà e facilitare le relazioni umane (sia commerciali che culturali), in tempo di guerra e in tempo di pace. La grande lezione di storia umana sulla quale vorremmo attirare l'attenzione dell'umanità nel rapporto tra l'Egitto e il suo canale è stata l'esistenza di due tipi di periodi e di situazioni storiche. Un periodo è connesso con lo sviluppo e le relazioni pacifiche, l'altro è connesso con la distruzione e la guerra. Durante un periodo nel quale all'Egitto fu permesso di sviluppare le sue risorse locali (dell'ambiente) e di gestire gli affari connessi con la sua posizione geografica, si ebbe una grande ripresa delle relazioni internazionali ed uno scambio pacifico e fruttuoso di beni e idee fra le nazioni. L'Egitto fu un buon custode della sua posizione geografica e in particolare del suo canale. Questo periodo ebbe effetti favorevoli per l'Egitto e per il mondo. Al contrario, in momenti di debolezza dell'Egitto e di mancato sfruttamento, o sfruttamento da parte di potenze straniere, delle sue risorse ambientali, gli invasori furono tentati da vicino o da lontano, e dominarono la sua posizione geografica e in particolare il suo canale.

Questo portò quasi invariabilmente alla distruzione ed all'ostruzione della via d'acqua ed a ostacolare in modo consistente le pacifiche relazioni internazionali. In poche parole, portò alla guerra che non può portare vantaggi a nessuno. Detto in altre parole, un'aggressione all'Egitto non è mai stata nell'interesse delle pacifiche relazioni internazionali.

La lezione sommaria della storia è che un Egitto forte e prospero rappresenta la migliore garanzia per le pacifiche relazioni internazionali, grazie alla sua posizione geografica cruciale. Un Egitto debole, con aggressioni al canale sia da parte di una nazione lontana come l'Inghilterra o di una nazione vicina come Israele, non è mai nell'interesse del progresso mondiale, della sicurezza mondiale o della pace mondiale.

LE RIPERCUSSIONI DELL'APERTURA DEL CANALE DI SUEZ SUL VICINO ORIENTE

di VINCENZO STRIKA *)

Non è facile delineare con esattezza le ripercussioni del canale di Suez nella storia del Vicino Oriente. Tale problema infatti presupporrebbe la conoscenza di quella che sarebbe stata la sua evoluzione, senza l'apertura, il che non è dato sapere.

Quello che è certo è che il Mediterraneo e il Mar Rosso con le loro entrate e uscite e i relativi punti di appoggio, dopo il 1869, diventano uno dei nodi focali della politica mondiale ¹⁾. Lo stato maggiormente coinvolto in questa politica è la Gran Bretagna per la quale il canale era una scorciatoia ideale per raggiungere i suoi possedimenti orientali e tutto ciò che avviene negli anni successivi è la lotta per affermare la propria supremazia e una volta raggiunta conservarla, anche a prezzo di duri sacrifici militari ed economici ²⁾.

Non c'è dubbio che questi scontri e incontri diplomatici e militari con le potenze occidentali e i paesi locali, hanno avuto una parte rilevante nelle vicende dell'area in questione e forse anche al di là di questa, anche se è nostra convinzione che non pochi eventi oggetto della presente trattazione, sarebbero comunque avvenuti, ma è altresì

*) Professore all'Istituto Universitario Orientale di Napoli.

¹⁾ Sull'ampia bibliografia intorno al canale sono sempre utili: M. REINHARD, *Kampf um Suez*, Dresden 1930; CHARLES W. HALLBERG, *The Suez Canal. Its History and Diplomatic Importance*, New York 1931; ARNOLD T. WILSON, *The Suez Canal*, London 1939.

²⁾ R. BULLARD, *Britain and the Middle East, from Earliest Times to 1950*, London 1952; T. MARSTON, *Britain's Imperial Role in the Red Sea Area (1800-1878)*, London 1961.

vero secondo noi che l'importanza del canale, li ha accentuati, condizionati e in certi casi esasperati, con conseguenze dirette e indirette che cercheremo di individuare.

Il Vicino Oriente al momento dell'apertura del canale di Suez nel 1869 era in una situazione politica, economica e sociale, molto diversa da quella attuale. L'area con qualche eccezione era decisamente terzo-mondista, il petrolio era lontano, non esisteva Israele, né quindi il conflitto arabo-israeliano. Ma non per questo mancavano i conflitti, soltanto che erano di natura diversa, dovuti, cioè alla penetrazione coloniale che qua e là comportava fatti di sangue e le croniche rivolte contro l'impero turco, delle quali in definitiva traevano vantaggio le potenze europee. La cultura infine era appannaggio di pochi intellettuali, trionfante l'analfabetismo, mentre la letteratura araba muoveva i suoi primi, timidi passi verso il rinnovamento. Nominalmente, l'area in questione era sotto la sovranità ottomana ³⁾, ad eccezione di Aden, occupata dagli inglesi nel 1839 e dell'Omān, dove si era insediata una dinastia ibadita che mantenne sempre le distanze dall'impero ottomano. L'interessamento turco per queste regioni era stato relativamente tardo, poiché si trattava di occupare territori della *Dār al- Islām*, cioè musulmani, mentre lo stato ottomano intendeva dare alle sue conquiste anche un carattere di espansione religiosa e quindi era maggiormente interessato all'Europa, considerata *Dār-al-harb*, cioè territorio di infedeli. Nel XVI secolo avvengono però due fatti nuovi, da una parte l'affermarsi in Persia di una dinastia sciita, in lotta contro l'impero ottomano, difensore dell'ortodossia, dall'altra la scoperta di nuove vie di commercio da parte delle potenze marittime europee, portoghesi, seguiti dagli olandesi e dagli inglesi. La reazione ottomana fu rapida e in molti casi vittoriosa anche se il confronto marittimo con i portoghesi doveva chiudersi a vantaggio di questi ultimi ⁴⁾. Selīm I occupò la Siria nel 1516 e l'anno

³⁾ STANDFORD J. SHAW, *History of the Ottoman Empire*, Cambridge 1976.

⁴⁾ I. BELDICEANU-STEINERR, *Le règne de Selīm I^{er}, tournant dans la vie politique et religieuse de l'empire ottoman*, in *Turcica*, VI, 1975, pp. 34-48; R. MANTRAN, *L'empire ottoman et le commerce asiatique aux XVI^e et XVII^e siècle*, in *Islam and the trade of Asia*, Oxford 1967, Oxford 1970, pp. 169-79; J.B. BACQUÉ-GRAMMONT, *Etudes turco-safavides. I. Notes sur le blocus du commerce iranien par Selīm I*, in *Turcica* 1975, pp. 68 sgg.; H. JOACHIM, KISSLING, *Shāh Ismāc'il I^{er}. La nouvelle route des Indes et les Ottomans*, in *Turcica*, VI, 1975, pp. 99-102.

successivo l'Egitto e conseguentemente il Ḥigīāz, mentre al tempo di Solimano il Magnifico le armi ottomane penetrarono nello Yemen, nel Golfo e in 'Irāq che fu sottratto ai persiani in una memorabile campagna, decantata da scrittori e poeti. Già prima, però, della rivoluzione industriale, la sovranità ottomana su questi territori, era puramente nominale, ma di fronte allo strapotere economico e militare dell'Occidente, l'impero ottomano reagì sul piano internazionale puntando sulle rivalità coloniali e all'interno con delle riforme, note col nome di *tan-zīmāt* che volevano dare un volto moderno al paese e che per gli arabi ebbero notevoli conseguenze, perché portarono al ripristino dell'amministrazione diretta in alcune regioni, come la Libia e l'Irāq, minacciato dalla Persia e dalla penetrazione britannica di provenienza indiana. Alla vigilia dell'apertura del canale di Suez troviamo quindi l'impero ottomano alla ricerca di un controllo, il più efficace possibile dell'area che ci interessa. Le ragioni sono evidenti e vanno ricercate principalmente nel tentativo di frenare la penetrazione coloniale europea, riaffermando la propria sovranità su quelle regioni che altrimenti sarebbero state facile preda del colonialismo. Nel campo opposto le intenzioni erano ovviamente diverse e a tener in piedi l'impero sono state, come è noto, soprattutto le discordie e rivalità delle potenze europee. Francia e specialmente, la Gran Bretagna erano intenzionate a frenare l'espansionismo russo verso il Mediterraneo e il Golfo e perciò il variopinto impero ottomano e quello persiano, potevano in mancanza di meglio frenare l'espansionismo degli zar. Da qui un occhio di riguardo per i paesi sotto la sovranità ottomana, politica però che era in contrasto con lo strapotere economico delle potenze coloniali e che subì in effetti una serie di eccezioni a cominciare dalla conquista francese dell'Algeria iniziata nel 1830. Sarebbe quindi errato affermare che il colonialismo nel Vicino Oriente, sia stato un sottoprodotto dell'apertura del canale, poiché esso era già in atto e destinato a lungo andare a prevalere su ogni altra considerazione. Altrettanto sbagliato sarebbe pensare che il Mediterraneo e il Mar Rosso siano divenuti importanti per l'apertura del canale. Basterà ricordare che con le nuove prospettive aperte dalla navigazione a vapore, già nei primi decenni dell' '800, la *East India Company*, prospettava l'uso del Mediterraneo come scorciatoia per raggiungere l'India e ancor prima del '700 la compagnia evitava il Capo di Buona Speranza per inviare la posta che a Londra era inviata agli Sminer a Vienna e da qui a Istanbul - Bassora e via mare a destinazio-

ne ⁵⁾. Per tutte queste ragioni la presenza britannica nel Mediterraneo cominciò molto prima. Gibilterra viene occupata nel 1704, Malta nel 1800 e per non trascurare la via marittima più lunga, la colonia del Capo fu costituita nel 1806. Col progredire della navigazione furono prospettate due possibilità, quella egiziana e quella irachena, quest'ultima consisteva nell'usare i fiumi navigabili della Mesopotamia per raggiungere la Siria e da qui la madrepatria, ma dopo il relativo fallimento della spedizione Chesney che ne era il maggiore sostenitore ⁶⁾, prevalse senz'altro la via egiziana, anche se qui forte era l'influenza francese in seguito alla campagna napoleonica e alla tradizionale amicizia franco-ottomana risalente come è noto al famoso trattato del 1535 tra Solimano il Magnifico e Francesco I. La sconfitta di Napoleone pesò duramente sugli interessi coloniali d'Oltralpe e la Gran Bretagna emerse in coincidenza con la rivoluzione industriale che ne doveva moltiplicare le energie, come la massima potenza coloniale, gelosa di mantenere il primato sulle vie marittime di tutto il mondo e tra queste il Mediterraneo e il Mar Rosso. È chiaro in questa prospettiva che i progetti di Ferdinando De Lesseps non potevano lasciare indifferenti gli inglesi che se in Egitto contavano meno dei francesi, erano in compenso molto più influenti a Costantinopoli. La prospettiva che il canale potesse passare sotto il controllo francese turbò a tal punto i sogni di Palmerston che il sultano non si sentì di ratificare contro la volontà inglese il firmano per l'avvio dei lavori. Ma di fronte alla caparbieta del De Lesseps che nel 1858 costituiva in barba al sultano la *Compagnie Universelle* per il canale e l'anno seguente iniziava i lavori, la politica inglese subì un radicale mutamento in vista di quella che necessariamente sarebbe divenuta l'impresa del secolo, destinata a essere forse la via acqua più importante del mondo, lungo un percorso per il quale gli inglesi avevano già preconstituito interessi vitali con le basi di Gibilterra, Malta e Aden.

Il canale era dunque l'anello che mancava nella catena che legava Londra all'India e ai rimanenti possedimenti orientali. Logico quindi l'affare del secolo consumato nel 1875 dal Disraeli con l'acquisto delle azioni del *khedivé* d'Egitto e l'intervento militare del 1882 che dava

⁵⁾ J.B. KELLY, *Britain and the Persian Gulf (1795-1880)*, London 1968, pp. 35 sgg.; H. FURBER, *The Overland Route to India in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, in *Journal of Indian History*, XXIX, Part II, 1951, pp. 106-133.

⁶⁾ F.R. CHESNEY, *Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris*, 2 voll., London 1850.

inizio alla presenza britannica nel paese durata fino a dopo il secondo conflitto mondiale. Una volta padrona del canale, la Gran Bretagna svolse una politica di consolidamento delle proprie posizioni nel Vicino Oriente e di contenimento delle aspirazioni altrui. I paesi che potevano minacciare questa politica erano prima di tutti la Francia, poi la Russia e la Germania. L'Italia costituiva un pericolo minore e quindi per fronteggiare quelli maggiori, talvolta le sue ambizioni trovavano il consenso della Gran Bretagna. Da qui la tradizionale amicizia tra i due paesi che era a danno, specialmente, della Francia. Ai tentativi russi di penetrare in Etiopia, molto vicina all'imboccatura meridionale del Mar Rosso, Londra rispose facilitando la penetrazione dell'Italia, in crisi dopo Adua. Quando però con maggiore convinzione tentò di installarsi nella zona la politica inglese mutò fino a trasformarsi, come vedremo in vera e propria rivalità. Intanto gli inglesi al congresso di Berlino avevano ottenuto l'amministrazione di Cipro, occupato il Somaliland tra il 1884 e il 1886, l'isola di Sokotra nel 1886 e consolidato le loro posizioni nel Sudan fino all'accordo anglo-egiziano del 1899. A cavallo tra l' '800 e il '900 la minaccia maggiore venne dalla Germania che non faceva mistero delle sue ambizioni coloniali e dove la *Drang nach Osten* aveva ormai la sua pubblicistica ufficiale, sorretta dalla travolgente macchina industriale tedesca che fu certamente una grave minaccia per gli interessi britannici. Le contromisure britanniche non si fecero aspettare ed ebbero notevoli ripercussioni nel Vicino Oriente. Berlino che non poteva minacciare il primato britannico nel Mar Rosso, cercò a più riprese di occupare le isole Farsān all'imboccatura meridionale ⁷⁾. Queste isole sulle quali si appunteranno più avanti anche gli interessi italiani appartenevano formalmente all'impero ottomano, ma erano disabitate e quindi un ideale deposito di carbone. L'occupazione fallì per l'opposizione congiunta della Gran Bretagna e dell'Italia, una delle varie eccezioni in cui l'Italia che apparteneva alla Triplice Alleanza, si trovò schierata con i nemici della Germania.

Molto maggiore fu il pericolo che si andò delineando con la cosiddetta «ferrovia di Baghdād» ⁸⁾ che avrebbe creato un'alternativa terre-

⁷⁾ Archivio MAE, Yemen 1775, Gasparini a Federzoni (*Memoria sulle isole Farsān*, 21/12/26).

⁸⁾ B.L. EARLE, *Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway. A Study in Imperialism*, New York 1923 (rist. nel 1966).

stre tra il continente e il Golfo, certamente a danno del canale che avrebbe visto sminuire la sua importanza e avrebbe portato l'influenza tedesca nel Golfo e quindi vicina all'India, cuore dell'impero britannico. Si ricorderà che il percorso che Napoleone voleva percorrere prevedeva l'occupazione di una parte dell'Egitto per poi passare alla Siria e alla Mesopotamia. Il periodo di trattative e di progettazione della ferrovia di Baghdād, coincide con un raffreddamento dei rapporti anglo-ottomani. Molti fattori contribuirono alla nuova situazione, dal momento che, come si ricorderà, una costante della politica inglese era di sostenere il traballante impero di Costantinopoli. Ma l'occupazione dell'Egitto nel 1882 non poteva evidentemente essere gradita alla Porta. D'altra parte l'apertura del canale aveva fatto dell'Egitto un paese di grande importanza e tale a lungo andare da sostituire la Turchia, come stato cuscinetto in funzione antirussa. C'era poi la minaccia più teorica che reale che la proclamazione del califfato ottomano al tempo di 'Abd ul-Hamīd II poteva esercitare sui musulmani indiani, né va dimenticata l'attività diplomatica e militare dei turchi per salvare il salvabile in un'area così importante e che la Porta riteneva di sua esclusiva sovranità, come la riuscita spedizione nella regione, oggi dell'Arabia Saudiana, di al-Hasā'⁹⁾, la ripetuta repressione delle rivolte nello Yemen¹⁰⁾ e nell'Āsīr e quella che dal punto di vista inglese e talvolta persiano era chiamata ingerenza negli sceiccati del Golfo, come nel caso del Bahrāin rivendicato da turchi e persiani, ma finito sotto la protezione inglese, come gli sceiccati di Muḥammadarah e del Kuwait. L'azione britannica fu ancora più decisa nell'impedire ai turchi di rettificare a proprio favore i confini nel Sinai nel 1906, incidente conclusosi con l'intervento della *Royal Navy* davanti ad Aqaba¹¹⁾. La minaccia turca non avrebbe molto preoccupato la Gran Bretagna se dietro Costantinopoli non si fosse trovata la Germania, la cui produzione industriale superò verso la fine del secolo quella inglese. Questa situazione favorì il riavvicinamento anglo-francese dopo l'incidente di Fascioda che portò ai noti accordi del 1899, nei quali la Gran Bretagna si assicurava l'Egitto, sempre nella sua politica a difesa del canale, mentre l'apparizione tedesca nel Golfo

⁹⁾ AHMAD MUSTAFA ABU HAKIMA, *The Modern History of Kuwait*, London 1983, pp. 83 sgg.

¹⁰⁾ J. BALDREY, *Imām Yahyà and the Yamani Uprising of 1911*, in *A.I.U.O.*, 3, 1982.

¹¹⁾ CHARLES W. HALLBERG, *op. cit.*, p. 313.

ruppe la tradizionale diffidenza con la Russia e nel 1907, Londra e Mosca firmarono il noto accordo che divideva la Persia in zone d'influenza. Infine, l'azione diplomatica britannica portò alla convenzione anglo-tedesca del 15 giugno 1914, in cui la Gran Bretagna otteneva la compartecipazione nei lavori accanto alla Russia, alla Francia e naturalmente alla Germania.

L'attentato di Sarajevo interruppe gli sviluppi che la diplomazia aveva sapientemente preparato. Lo sviluppo delle operazioni nel Vicino Oriente non ebbe l'importanza dei campi di battaglia in Europa. L'inizio delle ostilità il 2 agosto 1914 trovò la Turchia neutrale e incerta sullo schieramento da prendere ¹²⁾, ma l'ascendente tedesco, specialmente, in ciò che riguarda la ricostruzione dell'esercito era troppo forte e d'altra parte le aspirazioni ottomane potevano essere meglio appagate schierandosi con gli imperi centrali, la cui vittoria avrebbe rafforzato le posizioni ottomane nel mondo arabo e riportato l'Egitto sotto l'effettiva sovranità ottomana. Come si vede fu ancora una volta il canale a costituire, non certo l'unica, ma forse la più importante ragione per l'intervento ottomano. L'entrata in guerra della Turchia, da taluni ritenuta un errore britannico, non fu certo gradita agli alleati, sia perché l'esercito ottomano era nettamente migliorato sotto la guida tedesca, sia perché Muḥammad V, il sultano era anche califfo di tutte le popolazioni musulmane, quindi anche quelle soggette alla dominazione alleata. Il *ḡihād* «guerra santa», proclamato il 23 novembre 1914 non corrispose, però, alle aspettative di Costantinopoli ¹³⁾. Gli unici a prenderlo sul serio, furono in parte i senussiti in Libia. Altrove, ma con scarso effetto, aderirono i mahdisti nel Sudan, mentre l'*imām* Yaḥyà dello Yemen e gli Āl Rashīd del Gebel Shammar in Arabia Centrale proclamarono la loro fedeltà al califfo, ma soltanto il primo diede un contributo militare alle operazioni. Scarse le ripercussioni del *ḡihād* negli altri paesi musulmani, specialmente, laddove, come in Egitto puntavano le ambizioni ottomane. La reazione britannica non si fece aspettare e il 18 dicembre 1914, gli inglesi proclamarono il loro protettorato in Egitto e deposero il *khadivé* 'Abbās Ḥilmī, sostituito con il più fidato Ḥusain al quale

¹²⁾ Sull'andamento delle operazioni nel Vicino Oriente si veda l'ottima messa a punto di: G. LENCZOWSKI, *The Middle East in the World Affairs*, New York 1952, pp. 44-67. Per il periodo successivo: T.G. FRASER, *The Middle East, 1914-1979*, New York 1980.

¹³⁾ Su questo aspetto si veda: G. ANTONIUS, *The Arab Awakening*, London 1938, pp. 135 sgg.

successe nel 1917 Fu'ād I ¹⁴). L'Egitto, dove il Cromer e il Kitchener avevano così sapientemente saputo coltivare gli interessi britannici, divenne durante il conflitto un grande centro di raccolta militare, sia per fronteggiare la minaccia turca, sia per far fronte a eventuali disordini interni. A parte le operazioni che i turchi svolsero sul fronte del Caucaso e che avevano lo scopo di impegnare l'esercito russo e occupare alcune regioni rivendicate dalla Turchia, i fronti principali furono quelli del Sinai e quello della Mesopotamia, entrambi direttamente o indirettamente coinvolti nella difesa del canale. Lo sbarco inglese a Fāw il 6 novembre 1914 aveva in realtà anche lo scopo di proteggere i pozzi petroliferi del Khūzistān in Persia, ma è innegabile che esso doveva anche alleggerire la pressione ottomana nel Sinai che in effetti non tardò a manifestarsi sin dal febbraio del 1915, quando il comandante turco Gemal Pashà, passò all'offensiva molto contando sul *gihād* nelle retrovie nemiche, ma fu costretto a ritirarsi di fronte alla concentrazione militare britannica, dopodiché il fronte del Sinai, oscillò ora da una parte, ora dall'altra, senza eventi importanti fino all'anno successivo, quando gli inglesi passarono all'offensiva al comando prima del generale Murray e poi del generale Allenby. Lo sforzo britannico, si spiega con la necessità di allontanare il più possibile il fronte dal canale, scoraggiando così le velleità dell'avversario. Che la potenziale minaccia ottomana sul canale fosse sempre viva negli ambienti inglesi, lo dimostra la famosa spedizione di Gallipoli suggerita a quanto sembra da Wiston Churchill, allora Primo Lord dell'Ammiragliato con lo scopo finale di far uscire la Turchia dalla guerra. Il corpo di spedizione, in prevalenza inglese, sbarcato il 25 aprile 1915, fu costretto a ritirarsi nel gennaio dell'anno successivo.

Ai relativi insuccessi militari gli inglesi contrapposero la loro arte diplomatica, concludendo una serie di accordi con i capi arabi, a cominciare dall'Asīr che il 30 aprile 1915 si metteva sotto la protezione britannica contro lo Yemen che rivendicava la regione. L'accordo fu esteso due anni dopo alle Farsān, sulle quali gli inglesi riconoscevano la sovranità degli idrīsiti dell'Asīr. Seguì l'accordo del 26 dicembre 1915 con l'emiro del Nağd al-'Azīz, il futuro Ibn Sa'ūd, con il quale la Gran Bretagna si assicurava la neutralità, specialmente in relazione ai protet-

¹⁴) Per un riassunto degli avvenimenti: G. LENCZOWSKI, *op. cit.*, pp. 313 sgg. Si vedano inoltre le opere ricordate nelle note 1 e 2.

torati del golfo ¹⁵). Molto più importanti furono gli accordi che l'Alto Commissario inglese al Cairo McMahon concluse con lo sceriffo della Mecca Husain e che prevedevano la creazione di uno stato arabo costituito praticamente da quasi tutto il Vicino Oriente arabo, con l'eccezione di Aden e di alcune zone del Levante. Su queste basi il 5 giugno 1916 si scatenò la «rivolta araba» alla quale prese parte il famoso colonnello Lawrence, arabista e archeologo. Come è noto gli obiettivi della rivolta furono frustrati dagli accordi Sykes-Picot che di fatto smisero la portata dello stato arabo, creando delle zone di amministrazione e influenza, sulla base delle quali saranno alla fine del conflitto costituiti i mandati ¹⁶). In tutta la questione Londra si scontrò con la Francia. Vale la pena di ricordare che per gli inglesi la formazione di un forte stato arabo, legato alla propria politica era la migliore garanzia per la difesa del canale, soprattutto in vista di un collasso dell'impero ottomano nella sua funzione di contenimento antirussa, mentre da parte francese si insisteva sui «diritti» derivanti dagli interessi levantini, ai quali fu data l'interpretazione più ampia. Da questa situazione scaturirono gli accordi Sykes-Picot e le incertezze inglesi alla Conferenza per la Pace. L'intervento arabo, a giudizio del generale Allenby, fu di grande importanza, poiché avvenne nel momento in cui gli alti comandi turchi e tedeschi avevano deciso di potenziare la loro attività nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Esso contribuì al fallimento dell'offensiva che i turchi sferrarono nella primavera del 1917 al comando del generale tedesco Falkenhayn e che si concluse con la disfatta dell'esercito turco, rinforzato da una brigata tedesca. Lo scopo era ancora una volta quello di colpire il canale che a guardar bene è il vero protagonista della situazione militare e strategica delle operazioni e anche degli intenti politici per il dopoguerra. Gli avvenimenti che seguirono dopo l'armistizio di Mudros del 30 ottobre 1918, sono tra le pagine peggiori del colonialismo. Fayṣal, il figlio di Husain, proclamato dai nazionalisti arabi re della Siria l'8 marzo 1920, fu spodestato dai francesi del generale Gouraud, dopo una disperata quanto inutile resistenza a Maythalūn ¹⁷). Ma la diplomazia inglese corse ai ripari nel tentativo di

¹⁵) Gli accordi si trovano in: J.C. HUREWITZ, *Diplomacy in the Near and the Middle East*, II, New York 1958.

¹⁶) *Ibid.*, pp. 18-22.

¹⁷) G. ANTONIUS, *op. cit.*, pp. 306 sgg.

rialzare il prestigio inglese nella regione e tra i musulmani in generale, in un momento quando il nazionalismo arabo dava prova di inconsueta vitalità specialmente in Egitto e Mesopotamia, paesi direttamente o indirettamente coinvolti nella difesa del canale. Nella conferenza del Cairo, presieduta da Churchill allora Ministro delle Colonie, fu stabilito di dare la corona dell'Irāq a Fayṣal, riparato a Londra, dopo un prolungato soggiorno in Italia¹⁸⁾, e l'emirato della Transgiordania all'altro figlio di re Ḥusain, 'Abd Allāh, il fondatore dell'attuale Giordania, ucciso da un palestinese nel 1951. Il Higiāz rimaneva sotto la sovranità di re Ḥusain. Tutti e tre questi sovrani appartenevano al casato hāshemita, vincolo di sangue profondamente sentito tra gli arabi attraverso il quale la Gran Bretagna si assicurava il dominio indiretto di alcuni paesi vitali ai suoi interessi vicino-orientali¹⁹⁾. Un'occhiata alla carta geografica dimostra come la strategia politica inglese, sia ugualmente riuscita a raggiungere, malgrado i contrasti con la Francia, i suoi scopi fondamentali. Il caso più interessante è la creazione della Transgiordania, il cui valore economico era nullo, ma diveniva importante, in quanto nella sistemazione futura dei confini era collegata all'Irāq e da qui al mandato palestinese del quale faceva in origine parte. Col porto di Aqaba²⁰⁾ infine era collegata al Mar Rosso alla cui difesa in caso di crisi delle relazioni anglo-egiziane poteva validamente contribuire, un triangolo dunque che univa il Golfo al Mediterraneo e questo al Mar Rosso.

Questa politica come si vede elaborata con tanta chiaroveggenza e senza maggiori ostacoli delle potenze, ebbe a fronteggiare principalmente l'opposizione del nazionalismo arabo, largamente sottovalutato dalle potenze coloniali. In Egitto il malcontento non derivò dal mancato assolvimento degli accordi Ḥusain - McMahon che tra l'altro non riguardavano il Cairo, ma piuttosto all'impulso che all'autodeterminazione dei popoli diedero i «quattordici punti» di Wilson. Già alla fine del conflitto, il leader nazionalista Zaghlūl assumeva la guida del movimento, chiedendo all'Alto Commissario inglese Wingate l'indipendenza. La politica inglese era presa in contropiede e fu costretta a reagire con ostru-

¹⁸⁾ V. STRIKA, *Il soggiorno di Fayṣal ibn Ḥusain in Italia nel 1920*, in *Oriente Moderno*, n. 4-6, 1987, pp. 67-77.

¹⁹⁾ AARON S. KLIEMAN, *Foundations of British Policy in the Arab World. The Cairo Conference of 1921*, London 1970.

²⁰⁾ Sulla questione di Aqaba si veda: C. LEATHERDALE, *Britain and Saudi Arabia (1925-1939). The Imperial Oasis*, London 1983, pp. 37 sgg.

zionismo e violenza, particolarmente evidente il primo nell'opposizione alla partecipazione di una delegazione egiziana ai lavori della conferenza per la pace a Parigi. Va notato che alla stessa, parteciparono delegazioni sioniste che non erano neppure parte di uno stato. L'opposizione inglese rafforzò il disagio egiziano e le forze migliori del nazionalismo si raccolsero attorno al *wafd* che significa appunto «delegazione», partito fondato dallo stesso Zaghlūl che gli inglesi si affrettarono a deportare, suscitando ulteriori proteste. All'aggravarsi della situazione Londra cercò di porre riparo cambiando la denominazione della propria presenza, trasformando il «protettorato» in un'alleanza tra i due paesi, ma anche in questo caso si scontrò con l'opposizione egiziana. Zaghlūl fu nuovamente deportato e Londra si vide costretta a una dichiarazione unilaterale proclamata nel febbraio del 1922 con la quale poneva fine al protettorato, annunciava l'indipendenza, ma con alcune significative clausole restrittive come la facoltà di mantenere la sicurezza delle comunicazioni imperiali, la difesa dell'Egitto e la protezione degli stranieri, il che equivaleva a un protettorato mascherato²¹). Come abbiamo detto non si trattava di un trattato ma di un atto unilaterale della Gran Bretagna e come tale fu giudicato dai nazionalisti, suscitando il consenso del solo sovrano Fuād che assunse il titolo di re d'Egitto e l'anno successivo promulgò una costituzione, ma le elezioni del 1924 portarono ugualmente a una schiacciante vittoria del *wafd*. Zaghlūl divenne Primo Ministro a furor di popolo e nel suo programma di governo sottolineò la revisione del trattato imposto nel 1922, confidando nella vittoria laburista in Gran Bretagna, ma neanche i laburisti erano disposti a compromessi sul canale e il clima incandescente che si venne a creare portò all'assassinio di Sir Lee Stack, capo dell'esercito egiziano e governatore del Sudan. Fatale la stretta di vite affidata all'Alto Commissario Allenby, Zaghlūl cadde e gli successe Ziwār Pashà a capo di un governo senza la partecipazione del *wafd*. Il problema di fondo era la riluttanza britannica a ridurre la propria presenza in un paese così vitale per le comunicazioni imperiali. Sullo sfondo c'era anche il problema sudanese, di grande importanza per l'Egitto che mirava al controllo delle acque del Nilo, mentre per gli inglesi, era un supporto della loro presenza nel Mar Rosso. Su questi problemi di fondo le trattative sistematicamente si arenarono. La morte di Zaghlūl Pashà nel 1927 sembrò

²¹) J. DARWIN, *Britain, Egypt and the Middle East, 1918-1922*, London 1981.

rimuovere il principale ostacolo alla politica inglese, ma mentre apparivano nuovi schieramenti politici, talvolta ispirati dalla corona per contrastare il predominio del *wafd*, le forze nazionaliste rimanevano fedeli al programma di Zaghlūl. Soltanto un evento di estrema gravità come la guerra italo-etiopica riuscirà a smuovere l'intransigenza delle due parti, costituendo la premessa per la ripresa delle trattative. La vittoria italiana rendeva necessaria da parte inglese una politica più duttile nei confronti degli arabi, onde ridurre la portata del nazionalismo arabo e rialzare il prestigio inglese nel Vicino Oriente, gravemente compromesso, sia per la mancata concreta difesa dell'Etiopia, sia per la rivolta araba in Palestina che costrinse Londra a mutare la politica fino allora perseguita. Anche per l'Egitto, la situazione era mutata, poiché con il possesso italiano dell'Etiopia, l'Egitto con la sua appendice sudanese, veniva a trovarsi stretto tra la Libia e l'Etiopia. Con queste premesse furono riprese le trattative e fu concluso a Londra nell'agosto del 1936 un accordo mediante il quale Egitto e Gran Bretagna divenivano alleati, il Cairo otteneva che la presenza militare inglese fosse ridotta all'area del canale e alla base di Alessandria, Londra si impegnava a difendere l'Egitto che a sua volta permetteva l'uso del proprio territorio per le comunicazioni militari britanniche. Come si vede il trattato non rappresentava per l'Egitto la piena indipendenza anche se da parte inglese si assicurava l'appoggio per l'entrata alla Società delle Nazioni ²²⁾. Ai punti che l'Italia aveva segnato in Etiopia, la Gran Bretagna contrappose un indiscutibile successo politico, mantenendo intatte le sue posizioni nel canale, sia pure al prezzo di talune concessioni, come la rinuncia a proteggere le minoranze e il rientro delle truppe egiziane nel Sudan. In questa situazione l'Egitto attese il secondo conflitto mondiale, mentre più viva si faceva la propaganda nazi-fascista in appoggio ai movimenti nazionalisti. Come si vede l'occhio inglese sul canale ebbe notevole peso non solo nei condizionamenti internazionali dell'Egitto, ma anche nella sua politica interna, nei precari rapporti tra la corona e il nazionalismo, come pure nella crescita, evoluzione e decadenza di questo o quel partito e governo.

Sull'altra sponda del Mar Rosso, la prima minaccia alla strategia inglese del dopoguerra venne da re Ḥusain, il deluso sovrano del Ḥigīāz che non a torto richiamava gli inglesi agli impegni assunti durante la

²²⁾ SAYYID-MARSOT, AFAF LUFTI, *Egypt's Liberal Experiment, 1922-1936*, Berkeley 1972.

guerra e che faceva un po' la corte all'Italia e quindi a lungo andare avrebbe potuto trasformare la costruzione così sapientemente eretta a difesa del canale, in un pericolo per le comunicazioni imperiali, trascinandosi dietro i due figli che regnavano in 'Irāq e Transgiordania. Un'eventualità del genere fu certamente presente alla diplomazia britannica, quando il 7 marzo 1924, re Ḥusain si proclamava califfo, in sostituzione del decaduto califfato ottomano dopo l'avvento di Kemal Atatürk in Turchia. Strumento della politica inglese fu allora Ibn Sa'ūd ²³⁾, il battagliero sovrano saudita che dall'esilio nel Kuwait all'inizio del secolo, stava ricostituendo lo stato dei suoi avi, e che già aveva avuto questioni di confine con Ḥusain, dal quale era diviso anche da ragioni ideologiche, essendo a capo di una corrente fondamentalista, la *wahhābiyyah* che mal tollerava l'ortodossia prevalente nel Higiāz.

Si ricorderà che Ibn Sa'ūd aveva concluso un accordo con gli inglesi nel 1915 che prevedeva oltre alle cose che abbiamo detto anche la concessione di un sussidio in denaro. Re Ḥusain abbandonato dagli inglesi che proclamarono la loro neutralità tentò di appoggiarsi altrove, sollecitando anche l'Italia dalla quale ottenne per vie traverse alcune forniture d'armi, con grave scandalo degli inglesi, ma che non riuscirono a rovesciare la situazione militare, il che ovviamente scoraggiò aiuti successivi. Re Ḥusain abdicò in favore del figlio 'Alī, riparò ad Aqaba e da qui fu condotto a Cipro finendo i suoi giorni ad 'Ammān. Il tentativo di salvare la traballante dinastia hāshemita nel Higiāz fu però di breve durata, poiché Ibn Sa'ūd occupava una dopo l'altra le principali città, fino alla caduta incruenta di Gedda, dove avevano sede le rappresentanze diplomatiche straniere. Padrone delle Città Sante, Ibn Sa'ūd diveniva uno dei più potenti sovrani musulmani ²⁴⁾, il che pose nuovi problemi per gli inglesi, specialmente, nella composizione del dissidio tra il suo regno, l' 'Irāq e la Transgiordania, stati tutti e tre dai confini estremamente incerti. L'aggressività wahhābita non era certo un mistero, in quanto questa corrente fondamentalista si riteneva in dovere di diffondere il proprio credo nei paesi vicini. Da qui scorrerie e incidenti che a lungo andare avrebbero potuto compromettere la pace nella regione con pregiudizio delle vie imperiali.

²³⁾ La contorta politica inglese durante il conflitto e le contromisure per contenere l'espansionismo saudiano: C. LEATHERDALE, *op. cit.*, pp. 41-74.

²⁴⁾ Su questa interessante personalità si veda: J. PHILBY, *Arabian Jubelee*, London 1952; *Arabia of the Wahhabis*, London 1977.

Fatale dunque la mediazione britannica che fu affidata a un abile diplomatico, Sir Gilbert Clayton, il quale riuscì non solo a frenare l'aggressività di Ibn Sa'ūd, ma anche a imporre gli interessi britannici. È dagli accordi di Bahra e Hadda del novembre 1925 ²⁵⁾ che scaturirono i confini tra i territori di Ibn Sa'ūd e quelli dei mandati, mediante i quali la Gran Bretagna si assicurava i collegamenti di cui abbiamo parlato, anche se non mancarono ulteriori complicazioni.

È tempo di parlare a questo punto dei tentativi italiani di penetrazione nel Mar Rosso e della cosiddetta rivalità anglo-italiana tra le due guerre. Diciamo subito che essa non fu mai una grave minaccia per gli interessi britannici, ma certamente ebbe un certo rilievo nella politica generale dei due stati. La presenza italiana in Eritrea e quindi nella parte meridionale del Mar Rosso, non era certo incoraggiante per la Gran Bretagna. L'atteggiamento di Londra si fece sentire subito dopo la guerra nella questione delle Farsān e dell' 'Asīr che a Roma erano considerati zona d'espansione, ma che durante la guerra furono in un certo qual modo tolti all'influenza italiana con i trattati anglo-idrisiti del 1915 e 1917, quest'ultimo riguardante le Farsān. Malgrado l'ostilità britannica, l'Italia tentò ugualmente una politica attiva. Prima ancora che finisse la guerra fu progettato l'invio di un corpo di spedizione eritreo per porre fine all'assedio di Medina, ancora in mano turca. La spedizione non avvenne per la fine delle ostilità, anche se i turchi continuarono ancora per qualche mese la resistenza ²⁶⁾. Con riguardo anche alle sfortunate vicende del regno di Damasco, l'Italia cercò di rafforzare i legami con il Higiāz, anche quando fu evidente che Husain aveva perduto l'appoggio della Gran Bretagna ²⁷⁾, politica timida e incerta, che risentiva delle difficili condizioni politiche del dopoguerra, ma non mancarono doni, a un maestro italiano fu affidata la composizione dell'inno higiāzeno e soprattutto furono allacciate relazioni diplomatiche. Inoltre, scoppiata la guerra con Ibn Sa'ūd giunsero a Gedda alcune forniture di armi. Ancor prima l'Italia si era adoperata, sia pure non ufficialmente, a formare una piccola aviazione locale con la quale Husain, pensava di frenare le incursioni wahhābite ai suoi confini. La scelta si rivelò sbagliata, ma dimostra l'interesse italiano in un'area che

²⁵⁾ Il testo dei trattati si trova in: C. LEATHERDALE, *op. cit.*, pp. 375-78.

²⁶⁾ E. KEDOURIE, *The Surrender of Medina*, in *Middle Eastern Studies*, January 1977, pp. 124 sgg.

²⁷⁾ V. STRIKA, *Le relazioni tra l'Italia e il Higiāz in Storia contemporanea*, n. 2, 1989, pp. 177-195.

stava divenendo sempre più importante. Dove la politica italiana riuscì in pieno anche a dispetto dell'opposizione inglese fu nello Yemen. Le ragioni sono evidenti. Questo antichissimo paese, retto da un sistema ancestrale, era in contrasto con gli inglesi per gran parte di quelle regioni che oggi costituiscono il cosiddetto Yemen del Sud e inoltre per l' 'Asir, divenuto alleato degli inglesi che tra l'altro nel 1921 consegnarono agli idrisiti l'importante porto di Ḥodeyda. Gli inglesi tentarono a tre riprese di accordarsi con lo Yemen, prima con le due missioni Jacob e poi con il ricordato Clayton nel 1925, anno in cui l'*imam* Yahyà occupava Hodeyda. Le missioni fallirono per l'inconciliabilità delle due parti sui confini meridionali. Vi riuscì invece il governatore dell'Eritrea Jacopo Gasparini nel settembre del 1926 ²⁸⁾ e il successo della sua azione politica è tanto più rilevante, dal momento che gli inglesi fino all'ultimo cercarono di ostacolarlo, perché il trattato minacciava l'entrata meridionale del Mar Rosso e costituiva la premessa per un'eventuale espansione italiana sull'altra sponda. L'accordo, considerato uno dei maggiori scacchi della politica inglese nel Mar Rosso, era vantaggioso per entrambe le parti. Lo Yemen si assicurava un alleato, uscendo così dal tradizionale isolazionismo e l'Italia la penetrazione economica, peraltro già in atto dalla fine dell' '800. Le notevoli prospettive che aprivano il trattato rimasero, però, in parte disattese, soprattutto per la carenza di capitali da investire e la scarsa disponibilità del settore privato. L'*imām*, d'altra parte, sempre a salvaguardia del formidabile avversario installatosi ad Aden, firmava nel 1928 un analogo trattato con l'Unione Sovietica ²⁹⁾. I due trattati incoraggiarono lo Yemen malgrado l'azione moderatrice dell'Italia, a una politica più aggressiva nelle sue rivendicazioni che fu placata soltanto dall'intervento della RAF. Le reazioni inglesi al trattato con l'Italia non si fecero aspettare. Sacrificando i precedenti impegni con l' 'Asīr, la Gran Bretagna favorì l'espansionismo saudiano verso sud e anche per timore dello Yemen, l' 'Asīr accettò il protettorato saudiano.

Ibn Sa'ūd era in quel tempo l'uomo forte della situazione e i suoi domini andavano dal Golfo al Mar Rosso, situazione che come vedremo preoccupò la stessa Gran Bretagna. Il trattato italo-yemenita suscitò le conversazioni di Roma, concluse con un accordo di massima il 7

²⁸⁾ V. STRIKA, *Il viaggio a Sa'nā' di S.E. Gasparini*, in *Studi arabo-islamici in onore di R. Rubinacci*, Napoli 1985, pp. 645-666.

²⁹⁾ Il testo è in: J.C. HUREWITZ, *op. cit.*, pp. 177-178.

marzo 1927 ³⁰⁾). Da parte italiana presero parte alle trattative il Gasparini e il Guariglia e da parte inglese il Clayton e l'ambasciatore inglese a Roma. È evidente nell'accordo, l'interesse britannico di mantenere lo *statu quo* e quindi impedire che altre potenze si installassero sull'altra sponda del Mar Rosso, favorendo l'uno o l'altro dei capi locali. Le due parti si impegnarono alla pacifica composizione delle controversie che se incoraggiate potevano alterare la situazione del Mar Rosso. In sostanza l'accordo del 27 riconosceva in un certo qual modo le posizioni raggiunte dall'Italia nel Mar Rosso, ma ne vietava l'ulteriore sviluppo, come nel corso delle trattative fecero chiaramente intendere i negoziatori britannici.

Nell'intera vicenda non va trascurata una considerazione di fondo e cioè che la penisola arabica era in gran parte desertica e il petrolio ancora lontano, perciò l'area di cui trattò il negoziato aveva un valore prevalentemente strategico. L'eccezione era lo Yemen, relativamente fertile, ma sovrappopolato e se vogliamo l' 'Asir e le Farsān, nelle quali gli inglesi ottennero una concessione petrolifera, peraltro infruttuosa.

La politica inglese di appoggio a Ibn Sa'ūd era un'arma a doppio taglio, poiché l'ingrandimento dei suoi territori era contrario a quel principio del *divide et impera* prevalente nelle questioni coloniali, né il fondamentalismo islamico di cui era fautore, come sovrano wahhābita, era il più adatto a raccogliere consensi tali nei paesi vicini da consentire la costituzione di quel forte stato arabo che era nella mente degli inglesi dopo la prima e la seconda guerra mondiale. La svolta avvenne all'inizio degli anni Trenta. Londra cominciò con l'opporsi all'entrata dello stato saudiano alla Lega delle Nazioni, entrata che fu invece concessa all' 'Irāq nel 1932. L'opposizione derivava dalla possibilità che Ibn Sa'ūd si avvallesse della Società in funzione antibritannica, riproponendo, ad esempio, il problema dei confini con la Transgiordania. All'allontanamento dalla Gran Bretagna corrisponde l'avvicinamento all'Italia. Il governo italiano era stato a lungo restio a riconoscere Ibn Sa'ūd, soprattutto per riguardo all'*imām*, ma il dinamismo che caratterizzò la politica estera italiana con l'avvento di Grandi agli Esteri ³¹⁾ e poi con

³⁰⁾ Sulla politica italiana nel Mar Rosso: V. STRIKA, *King 'Abd al-'Aziz according to the Italian archives documents. The Relations between Italy and Saudi Arabia up to the Second World War*, in *International Conference on King 'Abd al-'Aziz*, Riyāḍ 1985. Per il punto di vista inglese: C. LEATHERDALE, *op. cit.*, pp. 136 sgg.

³¹⁾ R. DE FELICE, *Mussolini. Il duce. Gli anni del dissenso*, Torino 1974, pp. 323.

la ripresa del dicastero stesso da parte di Mussolini, intravvide nell'isolamento saudiano nuove possibilità di espansione. Vale la pena di ricordare che gli interessi italiani nei territori di Ibn Sa'ūd erano estremamente limitati. C'era un ospizio per pellegrini alla Mecca e un ambulatorio a Gedda ³²⁾, pochissimi gli italiani e scarsissime le relazioni commerciali, in mano prevalentemente a inglesi e olandesi. Tra i primi primeggiava il famoso Philby, che aveva come agente della Ford il monopolio delle importazioni automobilistiche, di una certa importanza per il trasporto dei pellegrini da Gedda alla Mecca e Medina. Ciononostante, nel 1930 iniziarono le trattative per il riconoscimento di Ibn Sa'ūd che in sostanza significava riconoscere la sua conquista del Higiāz nel 1925. Le trattative portarono al trattato del 1932 con il quale in cambio del riconoscimento, erano garantiti all'Italia taluni privilegi commerciali ³³⁾. Nello stesso anno il complesso territorio controllato da Ibn Sa'ūd assumeva l'attuale denominazione di Arabia Saudiana. Mentre l'Italia si volgeva a questo paese, la Gran Bretagna ne approfittava per cercare di normalizzare le sue relazioni con lo Yemen e dopo ardue trattative riusciva a concludere un trattato di amicizia l'11 febbraio 1934, anche se la definizione dei confini era soltanto rimandata ³⁴⁾. Qualche mese più tardi scoppiava la guerra tra lo Yemen e l'Arabia Saudiana, sempre per i problemi di confine.

I rapidi successi delle forze saudiane sembravano preludere a un collasso dell'*imām*, ma improvvisamente le ostilità si conclusero, senza gravi danni per lo Yemen. Molto si è discusso, sia sull'insorgere del conflitto stesso, sia sulla sua inaspettata soluzione. Certo la pace nella regione rientrava nello spirito degli accordi italo-inglesi del 1927, ma molte cose erano cambiate ed è probabile che il corso favorevole ai saudiani delle operazioni abbia indotto Londra a frenare Ibn Sa'ūd, la cui invasione dello Yemen avrebbe portato lo stato saudiano ai confini del protettorato di Aden con tutte le conseguenze. Del resto né la Gran Bretagna, né l'Italia che avevano concluso trattati di amicizia, sia con lo Yemen, sia con l'Arabia Saudiana erano interessate a mutamenti territoriali nel Mar Rosso, Roma perché conscia che Londra non avrebbe acconsentito che questi volgessero a suo favore, e la Gran Bretagna perché paga dello *statu quo*. Fu forse una buona scelta per l'Italia che

³²⁾ C.A. NALLINO, *Arabia Sa'ūdiana*, Roma 1939, p. 109.

³³⁾ ORIENTE MODERNO, 1932, pp. 230-35; A. GIANNINI, *Gli accordi di Gedda tra il Regno d'Italia ed il Regno del Higiāz e Nağd*, *ibid.*, pp. 225-27.

³⁴⁾ C. LEATHERDALE, *op. cit.*, pp. 193 sgg.

trasse vantaggio dai sospetti saudiani contro gli inglesi, dopo il ricordato trattato anglo-yemenita. Nel periodo preparatorio all'invasione dell'Etiopia, l'Arabia Saudiana annunciò la sua neutralità, in cambio dell'appoggio italiano alla causa palestinese e quando scoppiarono le ostilità non aderì alle sanzioni, malgrado le sollecitazioni britanniche ³⁵). Il distacco dalla politica inglese, favorì, però, più che l'Italia gli Stati Uniti che nel 1933 ottennero la nota concessione petrolifera, i cui sviluppi porteranno all'attuale *boom* economico del paese.

A titolo di curiosità ricorderemo che anche l'Italia fu sollecitata alle ricerche, ma l'AGIP preferì non impegnarsi, avendo ottenuto una concessione in 'Irāq. Fu invece favorita la penetrazione militare. L'Italia contribuì alla formazione dell'aviazione saudiana e all'equipaggiamento dell'esercito, anche se Ibn Sa'ūd avrebbe preferito la collaborazione tedesca. Il culmine dell'affermazione italiana nel Mar Rosso avvenne dopo la campagna d'Etiopia che illuse anche gli arabi della potenza militare fascista nella speranza che un giorno questa potesse condizionare l'imperialismo inglese e francese nel miraggio dell'indipendenza.

Ibn Sa'ūd fu tra i primi a riconoscere l'impero con parole di apprezzamento per la vittoria italiana ³⁶), il che non indebolì grazie anche all'ambiguità della politica inglese, le posizioni nello Yemen con il quale il 15 ottobre 1937 veniva rinnovato l'accordo del 1926.

Infine contatti non del tutto infruttuosi erano stati avviati con alcuni capi del protettorato di Aden.

Gli accordi dell'aprile 1938, basati su quelli del 1927, rappresentano in un certo qual modo il riconoscimento della nuova situazione creatasi dopo la guerra d'Etiopia, ma anche la volontà britannica di porre un freno definitivo alle ambizioni italiane. Entrambe le parti si impegnavano a non cercare posizioni privilegiate nello Yemen e in Arabia Saudiana, mentre la Gran Bretagna confermava la sua esclusiva influenza con i capi arabi del protettorato di Aden. L'Italia in compenso poteva inviare un medico nelle isole Camaran, come già previsto, ma in forma più vaga negli accordi del 27. Infine, l'allegato n. 8 garantiva la libertà di navigazione nel Canale di Suez a norma della convenzione del 1888.

Alla vigilia della II guerra mondiale vediamo dunque l'Italia affermarsi quale principale competitor della Gran Bretagna sulle vie impe-

³⁵) *Ibid.*, p. 182.

³⁶) Archivio MAE, Arabia Saudita, Persico a Mussolini, 11/5/1936; *ibid.*, Rapporto di Silitti al MAE per il 1938.

riali, il che non sarà senza conseguenze nell'imminente conflitto. Inoltre per quanto sorprendente possa apparire, l'Italia, ultimata la conquista della Libia, era divenuta per gli arabi, più congeniale della Gran Bretagna e della Francia e ciò non soltanto perché rappresentava un potenziale alleato, ma perché aveva anche vaste adesioni ideologiche, il fascismo, cioè era un sistema, nella valutazione di pensatori e politici arabi non certo sospetti, più idoneo a far progredire i paesi in via di sviluppo. I partiti, infatti, erano ritenuti un ostacolo al rapido progresso e anche un'arma dei paesi coloniali per dividere il nazionalismo. Questa affermazione del fascismo non sfuggì certamente alla Gran Bretagna che intravvide e forse ne esagerò il pericolo, adottando contromisure adeguate che furono poi sistemate nei ricordati accordi del 1938 che esplicitamente vietavano la propaganda a danno di una delle due parti ³⁷⁾.

Nella strategia generale del conflitto, il periodo dall'invasione della Polonia a quella dell'Unione Sovietica è alquanto confuso. Nei piani hitleriani l'affermazione della Germania doveva procedere per gradi. La Gran Bretagna, ad esempio, doveva divenire alleata a danno degli Stati Uniti e fu soltanto, quando l'accordo con Londra si rivelò impraticabile che l'Italia divenne un'alleanza di ripiego.

Questi precedenti ebbero le loro conseguenze nel corso del conflitto e furono particolarmente evidenti, prima e dopo la campagna di Francia, quando l'Italia prospettò all'alleata i suoi interessi coloniali nell'eventualità di un armistizio con la Gran Bretagna, ma ne fu frenata da Berlino. Falliti gli accordi con Londra, il Mediterraneo e il Nord Africa divennero uno dei settori più importanti del conflitto e se i piani dell'Asse fallirono al momento decisivo, ciò fu dovuto alla profusione di mezzi che la Gran Bretagna inviò in questo settore, sacrificando altri teatri di battaglia che divennero facile preda del Giappone. L'interrogativo in questa sede è di sapere in quale misura il canale influenzò le operazioni e quali conseguenze ebbe l'esito finale del conflitto nell'assetto del dopoguerra ³⁸⁾. Diciamo subito che il canale era il miraggio, sia dell'offensiva di Graziani, fermata a Sidi el-Barrani, sia di quella più consistente di Rommel, fermata ad el-Alamein. Che l'obiettivo fosse il canale era del resto logico, poiché significava dare un colpo decisivo al prestigio britannico nel punto forse più importante del suo impero, il che avrebbe incoraggiato gli arabi alla rivolta. Quali ripercussioni avreb-

³⁷⁾ Il testo dell'accordo in: J.C. HUREWITZ, *op. cit.*, pp. 216-18.

³⁸⁾ G. KIRK, *The Middle East in the War: Survey of International Affairs*, II, 1939-1945, London 1954.

be potuto avere un evento del genere sull'esito della guerra non è dato sapere. Conosciamo invece lo stato d'animo degli arabi di fronte alle vittorie iniziali dell'Asse e che Roma e Berlino non seppero sfruttare a fondo, la prima perché mirava a succedere agli inglesi nel Vicino Oriente e quindi incoraggiare il nazionalismo arabo era controproducente, Berlino perché riteneva contrario ai propri interessi un ingrandimento dell'Italia in questo settore ³⁹). Questo atteggiamento di fondo vanificò i contatti di vari esponenti egiziani con gli agenti dell'Asse a cominciare dallo stesso re Fārūq e da Hasan al-Bannā, il fondatore e *leader* dei Fratelli Musulmani. Ma dove l'aiuto dell'Asse avrebbe potuto determinare conseguenze gravissime per la Gran Bretagna fu la rivolta irachena del maggio 1941 che si può veramente definire un'occasione mancata. L'esame dei documenti d'archivio dimostra la lentezza dell'intervento italo-tedesco dovuta essenzialmente all'assenza di una strategia comune per il Vicino Oriente ⁴⁰). I pochi aiuti che l'Asse riuscì a far arrivare in 'Irāq giunsero a cose fatte, quando cioè la causa dei rivoltosi era definitivamente compromessa. L'apertura di un fronte alle spalle del Canale di Suez avrebbe talmente impegnato le forze britanniche che ben difficilmente si sarebbe giunti alla rotta di el-Alamein con tutte le conseguenze che si possono immaginare. Basterà ricordare le parole che re Ibn Sa'ūd disse all'ambasciatore italiano, quando l'Arabia Saudiana fu costretta a rompere le relazioni con l'Italia nel 1942 ⁴¹) e il tentativo dell'ex-Capo di Stato Maggiore egiziano 'Azīz al-Masrī di collaborare con l' 'Irāq al tempo della rivolta, per non parlare di ciò che sarebbe successo in Palestina. A spegnere le illusioni del nazionalismo arabo, la Gran Bretagna si adoperò con estrema energia, prima e dopo la rivolta. In Egitto divenuto il centro di una formidabile concentrazione militare, era impensabile una rivolta nazionalista e il problema era di sminuire la portata dell'opposizione antibritannica, perciò il 2 febbraio 1942 gli inglesi circondarono il palazzo reale e imposero al riluttante re Fārūq un governo a loro più congeniale ⁴²). Ancora più decisa fu l'azione britannica nella repressione della rivolta in 'Irāq. A norma del trattato

³⁹) E. HIRSZOWITZ, *The Third Reich and the Arab East*, London 1966, pp. 86-7.

⁴⁰) Sul colpo di stato si veda: M. KHADDURI, *Independent Iraq*, London 1951, pp. 162 sgg.

⁴¹) Archivio MAE, Arabia Saudita, 1942-43, Rapporto dell'ambasciatore Silitti del 21/3/42.

⁴²) C. LENZOWSKI, *op. cit.*, pp. 322 sgg.

anglo-iracheno del 1930, gli inglesi avevano due basi militari che furono attaccate dall'esercito iracheno, ma i rinforzi inglesi di provenienza indiana rovesciarono ben presto la situazione con il contributo della Legione Araba dislocata in Transgiordania al comando di ufficiali inglesi. Per prevenire ulteriori sviluppi, gli inglesi all'occupazione dell'Iraq, fecero seguire quella della Siria e del Libano, onde togliere ogni incertezza sulla loro determinazione a difendere l'area del canale. Tutto questo avveniva nel 41, quando i tedeschi occupavano Creta e invadevano l'Unione Sovietica, mentre gli italiani bombardavano Bassora e Manama nel Bahrain e le sorti della guerra sembravano segnate.

Quello che è successo dopo è sufficientemente noto per essere rievocato in questa sede. All'estremo tentativo dell'Asse di raggiungere il Canale, seguirà lo sbarco americano nel Nord Africa e l'intervento francese nel Fezzan ad opera del generale Leclerc.

L'Inghilterra esce dunque ancora una volta vincitrice nella difesa delle vie imperiali, ma l'Egitto reclama la piena indipendenza, la Palestina è in tumulto e l'Iraq non ha dimenticato la dura repressione del 41.

Gli unici punti solidi della situazione sono l'emiro 'Abd Allāh in Transgiordania e in una certa misura Ibn Sa'ūd in Arabia Saudiana, peraltro maggiormente orientato verso gli Stati Uniti. Più lontano l'India si avvia fatalmente verso l'indipendenza che quando sarà realizzata vanificherà molte delle ragioni per le quali gli inglesi hanno difeso così accanitamente le loro posizioni vicino-orientali. La problematica britannica alla fine del conflitto è simile a quella degli anni dopo la prima guerra mondiale e cioè costituire un forte stato arabo legato alla propria strategia politica ed economica. Si tratta ancora una volta di giocare la carta dell'unità araba. È evidente in questa prospettiva la difesa delle vie marittime e il condizionamento della «guerra fredda», prevedibile già prima che la guerra finisse e che aumentava la necessità di far fronte alla minaccia sovietica. I precedenti di questa politica vanno ricercati già nel 1939 con la conferenza di Londra sul problema palestinese e il Libro Bianco che rappresentano un mutamento notevole della politica sino allora perseguita da Londra, inizialmente decisamente sionista. Seguirà nel 1941 la famosa dichiarazione di Eden nella quale era opportunamente dichiarato l'appoggio britannico a uno schema unitario arabo. Quando la Siria e il Libano passarono sotto il controllo inglese, agenti britannici incoraggiarono il nazionalismo locale che sulle orme del mancato regno di Fayṣal non aveva mai perduto gli ideali panarabici. Da parte araba la prima iniziativa fu quella del Primo Ministro iracheno Nūrī Āl Sa'īd, notoriamente filo-britannico, ma non

per questo meno sensibile al problema. Nel 1942 egli rese noto uno schema di federazione modellato sul *Commonwealth* inglese. La proposta suscitò perplessità soprattutto da parte dell'Egitto che vedeva sfumato il suo primato a vantaggio dell' 'Irāq. Anche l'Arabia Saudiana avanzò riserve, poiché la federazione sarebbe nata sotto l'egida del casato hāshemita, mentre la Siria e il Libano, cresciute nel clima repubblicano francese non erano favorevoli a una soluzione monarchica ⁴³).

Maggiore successo ottenne invece l'iniziativa egiziana del Primo Ministro Nahhās Pashà, la cui azione diplomatica favorita dagli inglesi, portò il 7 ottobre 1944 al Protocollo di Alessandria, dal quale il 22 marzo 1945 scaturì il Patto del Cairo, considerato l'atto di nascita della Lega Araba e che riuniva l'Egitto, l'Arabia Saudiana, la Siria, il Libano, lo Yemen, la Transgiordania e l' 'Irāq. Nasceva così la Lega Araba, ma i termini dell'unità in conseguenza dei molti compromessi che i paesi firmatari dovettero reciprocamente concedersi, erano piuttosto vaghi.

La prova più concreta fu il primo conflitto arabo-israeliano del 1948, perduto soprattutto per il mancato coordinamento militare degli stati membri. Il piano inglese era dunque fallito in partenza. Al fallimento contribuì innanzitutto il ruolo di secondo piano che la Gran Bretagna si avviava a svolgere nel mondo, ma anche la doppia rivalità che gli inglesi ebbero a sostenere nel Vicino Oriente con la Francia e con gli stessi Stati Uniti, la cui opinione pubblica era decisamente pro-sionista e mal vedeva la creazione di un vasto stato arabo sorretto dalla Gran Bretagna. A sua volta la Francia vedeva intaccati i suoi interessi nella Siria e nel Libano. Nella formazione della Lega Araba sembra evidente l'impulso inglese di consegnare nella *pax* britannica un vasto territorio del Vicino Oriente con il duplice scopo di prevenire l'espansionismo sovietico e proteggere i propri interessi, soprattutto economici, dal momento che l'area stava divenendo uno dei centri della produzione mondiale di petrolio. Fu probabilmente questa prospettiva a rafforzare la determinazione inglese di mantenere intatte le posizioni vicino-orientali, poiché se l'impero inglese dava ormai segni di stanchezza, il canale di Suez, diveniva importante non tanto per le vie imperiali, ma per il trasporto petrolifero che ne avrebbe aumentato il traffico.

Come è noto il petrolio era noto da tempo, usato per vari motivi, militari e civili. La rivoluzione industriale doveva decuplicarne l'importanza in alternativa al carbone. I primi giacimenti sfruttati a scopo industriale furono quelli americani del Texas. Soltanto nel 1901, l'au-

⁴³) *Ibid.*, pp. 599 sgg.

straliano Knox D'Arcy ⁴⁴⁾ ottenne una concessione in Persia, dalla quale nasceva la *Anglo-Persian Oil Co.*, mentre un po' più tardi in 'Irāq, allora sotto dominazione turca sorgeva la *Turkish Petroleum Co.*, in realtà con capitali tedeschi, olandesi e inglesi. L'asse Berlino-Londra, incompatibile sul piano politico, come doveva rilevare la I guerra mondiale, era localmente comprensibile per fronteggiare l'espansionismo degli tzar e i tentativi americani che soltanto nel 1928, ben oltre la fine del conflitto, ottennero un relativo successo che permise alle società americane di entrare in concorrenza e diede i primi frutti nel Bahrain, i cui giacimenti, irritando non poco gli inglesi, finirono col passare all'americana *Standard Oil of California* ⁴⁵⁾ che localmente agiva con il nome di *Bahrain Petroleum Co. (BABCO)*. Fu questo il primo segnale della rivalità anglo-americana per il predominio economico nelle concessioni petrolifere. Alla Gran Bretagna interessava frenare gli investimenti americani, anche perché sufficientemente rifornita dai pozzi iracheni e persiani, agli americani interessavano nuovi investimenti in un'area dove il petrolio era a basso costo d'estrazione.

Di maggiore portata fu il successo americano in Arabia Saudiana, paese maggiormente indipendente e quindi con maggiore libertà d'azione, perciò contrario a farsi coinvolgere dalla Gran Bretagna, la maggior potenza coloniale. La concessione fatta nel 1933 alla *Standard*, costituì la premessa per l'affermazione americana nel paese, ma le prime scoperte avvennero soltanto alla vigilia del secondo conflitto mondiale che contribuì in maniera notevole all'affermazione, poiché soltanto gli Stati Uniti erano in grado di fornire i prestiti necessari a raddrizzare la pericolante economia saudiana, ancora basata sugli introiti del pellegrinaggio. Come si vede gli Stati Uniti ancor prima della guerra avevano interessi economici concorrenziali con la Gran Bretagna. Alla fine del conflitto la situazione fu ancora più favorevole agli americani in quanto l'Inghilterra prostrata dalla guerra non era in grado di reggere la concorrenza americana ⁴⁶⁾. Questa premessa sugli interessi petroliferi ci fa meglio capire la politica americana nel Mediterraneo e nel Vicino Oriente che pur avendo tratti comuni con quella della Gran Bretagna, fu sotto altri aspetti concorrenziale, sollecitata a tal fine dagli stessi

⁴⁴⁾ S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East. Its Discovery and Development*, Oxford 1968. Per la politica americana in questo settore: G. NASH, *United States Oil Policy (1890-1964)*, Pittsburgh 1968.

⁴⁵⁾ C. LEATHERDALE, *op. cit.*, pp. 188 sgg.

⁴⁶⁾ *Ibid.*, pp. 342 sgg.

arabi. A questa politica non sfuggì l'Egitto e nel 1947 il Primo Ministro Nukrashī Pashà cerco di ottenere dagli Stati Uniti l'invio di una missione militare, in sostituzione di quella ritirata dagli inglesi. Nello stesso anno l'Egitto al seguito delle pressioni dei movimenti nazionalisti aveva portato al Consiglio di Sicurezza il problema dei rapporti con la Gran Bretagna che, come è noto, riguardavano il canale e il Sudan, riguardo i quali una bozza d'accordo, non ratificata, era stata raggiunta l'anno precedente dall'allora Primo Ministro Ṣidqī e il Segretario agli Esteri inglese Bevin. Ma gli Stati Uniti erano contrari a impegnarsi a fondo nella questione nel timore che l'eventuale appoggio all'Egitto, potesse avere ripercussioni negative nel canale di Panama, dove svolgevano una politica analoga a quella britannica nel Canale di Suez ⁴⁷⁾.

Il novembre del 1947 vide approvata alle Nazioni Unite con l'appoggio americano la risoluzione 181 sulla spartizione della Palestina e il 14 maggio 1948 nasceva lo stato di Israele ⁴⁸⁾, dando il via alla prima guerra arabo-israeliana ⁴⁹⁾, durante la quale la Gran Bretagna svolse un ruolo non indifferente, a causa della sua strategia in difesa del canale e l'atteggiamento assunto di fronte alle rivalità arabe, già emerse al tempo della fondazione della Lega Araba. La crisi dei rapporti anglo-egiziani portò a una maggiore attenzione britannica nei confronti del casato hāshemita, regnante in 'Irāq e Transgiordania, paesi entrambi che avevano un ruolo anche nella difesa del canale. Strumento della politica britannica era l'ambizioso emiro 'Abdallāh, in possesso, almeno teorico della famosa Legione Araba ⁵⁰⁾ che durante la guerra aveva collaborato con gli inglesi nella repressione del colpo di stato in 'Irāq nel 1941 e alla successiva occupazione inglese della Siria e del Libano, fatti che avevano contribuito ad aumentarne le ambizioni, all'inizio dirette verso la Siria e poi verso la Palestina ⁵¹⁾. L'emiro divenuto re nel 1946 aveva anche una sua persona di fiducia alla Lega Araba nel rappresentante palestinese Mūsà al-'Ālamī. Gli inglesi comunque nel tentativo di consegnare nella *pax britannica* il Vicino Oriente arabo frenarono a più riprese le sue ambizioni.

⁴⁷⁾ G. LENCZOWSKI, *op. cit.*, pp. 332 sgg.

⁴⁸⁾ B.G. COHEN, *Palestine: Retreat from the Mandate*, New York 1976; R. CATTAN, *Palestine and International Law*, London 1978.

⁴⁹⁾ J.B. MOORE, *The Arab - Israeli Conflict* (3 voll.), London 1974.

⁵⁰⁾ J.B. GLUBB, *The Story of the Arab Legion*, London 1948.

⁵¹⁾ G. LENCZOWSKI, *op. cit.*, pp. 305 sgg.

Per far fronte all'attivismo hāshemita in Palestina, gli egiziani fecero venire da Parigi con l'appoggio siriano e la probabile connivenza francese, il famoso *muftì* di Gerusalemme, Amīn al-Ḥusainī che in funzione antibritannica aveva collaborato durante la guerra con l'Asse. L'ospitalità che questo controverso personaggio ottenne all'ombra del governo egiziano non fu certo gradita a Londra, perché rafforzava la tendenza antibritannica del paese, tanto più che correvano voci che il *muftì* aveva già individuato nell'Unione Sovietica il nuovo alleato contro gli inglesi ⁵²). Sotto questo aspetto l'evento non poteva neanche essere gradito agli Stati Uniti che stavano accentuando la loro presenza nel Mediterraneo. Per rendersi conto del ruolo che la Gran Bretagna ⁵³) avrebbe potuto svolgere durante la prima guerra arabo-israeliana bisogna almeno ricordare che gli eserciti dell'Egitto, della Giordania e dell'Iraq erano fundamentalmente armati e addestrati dagli inglesi e che tutti e tre i paesi avevano concluso accordi con la Gran Bretagna che tra l'altro prevedevano l'intervento britannico in caso di aggressione. È ben vero che nel caso in questione figuravano come aggressori gli stati arabi, ma è altresì vero che date le circostanze era possibile un'interpretazione elastica dei trattati che gli inglesi avrebbero probabilmente adottato, se dietro Israele non ci fossero stati gli Stati Uniti e se l'Egitto non fosse divenuto così anglofobo. Di conseguenza la Gran Bretagna aderì al boicottaggio delle forniture militari, almeno nei riguardi dell'Egitto e non fu certo del tutto estranea a quel lavoro nelle retrovie egiziane che bloccò l'esercito egiziano. L'Egitto, a sua volta, nell'intento di impedire un'affermazione della Transgiordania in Palestina, divise il suo esercito in due colonne, una diretta verso Gerusalemme, l'altra verso Tel Aviv, male armate e mal rifornite furono entrambe sconfitte, mentre la Legione Araba al comando di ufficiali inglesi dilagava in Cisgiordania e impediva la totale occupazione di Gerusalemme da parte israeliana. Nessun coordinamento era intervenuto tra gli eserciti arabi, neanche quando gli egiziani si trovarono in difficoltà nella striscia di Ghaza ⁵⁴).

⁵²) Dell'ampia bibliografia su questo personaggio ricordiamo il lavoro più recente: TAYSIR JBARA, *Palestinian leader Haḡḡ Amin al-Ḥusainī, muftī of Jerusalem*, Princeton 1985. Sui non provati contatti con l'Unione Sovietica si veda: Archivio MAE, *Palestina* 33, 1941-47, P. Quaroni (dal Cairo) al MAE, 13/1/47.

⁵³) G. LENCZOWSKI, *op. cit.*, pp. 332 sgg.

⁵⁴) E.O. BALLANCE, *The Arab - Israeli war of 1948, 1956*.

Quali conseguenze avrebbe potuto avere un atteggiamento più consono ai trattati da parte della Gran Bretagna? Innanzitutto, dal momento che la Legione Araba era armata dagli inglesi che soltanto per aumentarne l'efficienza avevano incrementato il sussidio all'emiro Abdallāh, se da Londra fossero partite direttive per coordinare la sua azione con gli egiziani, l'esito del conflitto poteva essere diverso. Ma l'appoggio indirettamente britannico all'Egitto e un eventuale successo arabo, sarebbe risultato in un rafforzamento del nazionalismo egiziano che avrebbe esteso la sua influenza, mediante il *mufti*, in Palestina, indebolendo l'unico alleato sicuro che era l'emiro 'Abdallāh.

Nella politica inglese è da vedere ancora una volta la difesa dei propri interessi nel canale. Meglio un Egitto sconfitto e debole di un Egitto vittorioso e guida del nazionalismo arabo. Infatti, gli inglesi minacciarono il loro intervento, soltanto quando gli israeliani raggiunsero al-'Arīsh, come si può intendere a difesa del canale e anche per riattivare le correnti moderate del paese ⁵⁵). Come si può vedere anche durante la prima guerra arabo-israeliana il canale svolse un ruolo non indifferente che non venne meno, ma si accentuò nell'evolversi del conflitto e nelle guerre successive, a cominciare da quella del 1956.

La nazionalizzazione del canale da parte di Nāṣer il 26 luglio di quest'anno ⁵⁶) produsse in concomitanza con la crisi ungherese uno dei maggiori pericoli per la pace nel dopoguerra. Il 1956 può anche essere considerato l'anno dell'estremo tentativo anglo-francese in difesa dei propri interessi coloniali e forse il momento culminante della rivalità anglo-americana. Le premesse sono note. La caduta della monarchia in Egitto nel 1952, diede il via alle aspirazioni nazionalistiche dei «liberi ufficiali», tra i quali nel 1954 doveva emergere Nāṣer, fautore del non allineamento e della lotta per l'emancipazione araba che doveva essere anche economica ⁵⁷). Da qui l'ambizioso progetto della diga di Aswān e la necessità di finanziamenti internazionali, negati da parte occidentale, come pressione per riportare l'Egitto nell'ambito dell'Occidente. Diversa la posizione dell'Unione Sovietica che vedeva in questa controversia politica, una buona occasione per estendere la propria influenza in un'area dalla quale era stata sostanzialmente esclusa a partire dalla

⁵⁵) TH. DARBY, *British Defence Policy East of Suez 1947-68*, London 1973.

⁵⁶) H. THOMAS, *The Suez Affairs*, 1970.

⁵⁷) I. POGONY, *The Security Council and the Arab-Israeli Conflict*, Aldershot 1984.

prima guerra mondiale. Francia e Gran Bretagna erano però fermamente decise a risolvere la questione in loro favore ed è sintomatico che l'opzione militare fu ritenuta migliore sin dall'inizio, anche a dispetto delle pressioni americane per una soluzione negoziata nella quale gli Stati Uniti avrebbero potuto svolgere un'azione mediatrice che poteva risolversi in penetrazione politica, ma che ovviamente spiaceva a Londra e Parigi.

Bisogna ricordare che le azioni del canale erano per il 50% in possesso francese e per il 45% in mano britannica, quest'ultima inoltre deteneva ancora il primato dei traffici con circa il 30%. A sua volta la Francia temeva l'influenza egiziana nella lotta per la liberazione algerina che ricevette un nuovo impulso con la costituzione del Fronte di Liberazione Nazionale proprio nel 1954, l'anno dell'avvento di Nāser. Furono i francesi a contattare per primi gli israeliani, a loro volta interessati a eliminare gli attacchi ai confini con l'Egitto e a sbloccare lo stretto di Tiran, occupando Sharm ash-Shaykh. Da parte britannica si era invece riluttanti a svolgere un'azione assieme a Israele in considerazione degli interessi che gli inglesi avevano nel mondo arabo e musulmano. L'attacco anglo-francese del 31 ottobre era stato, però preceduto da una serie di tentativi, talvolta sinceri, talvolta calcolati per comporre la controversia. Eden aveva informato Eisenhower, ottenendo, però, una risposta sfavorevole all'uso della forza. Con gli auspici degli Stati Uniti si giunse alla Conferenza di Londra, alla quale parteciparono 22 paesi e le cui conclusioni si richiamavano alla convenzione del 1888, suggerendo la costituzione di un «ente» degli stati utenti che equivaleva a un controllo internazionale del canale che l'Egitto ritenne lesivo della propria sovranità. Soltanto il 28 agosto la Gran Bretagna ricorse al Consiglio di Sicurezza ⁵⁸⁾, più che altro per prevenire analoga iniziativa di altri paesi e a partire dal 26 settembre si svolsero ripetute riunioni, durante le quali apparve chiara la scarsa adattabilità americana alle tesi britanniche e francesi ma anche la decisa presa di posizione sovietica in favore dell'Egitto.

Per l'Unione Sovietica, il 1956 fu una vera e propria svolta nella politica fino allora perseguita. Come è noto al tempo della spartizione della Palestina, i rappresentanti sovietici votarono quasi sempre a favore di Israele, ritenendo che i paesi arabi fossero troppo legati all'Occidente. Con l'avvento di Nāser, le difficoltà della Gran Bretagna in 'Irāq, gli

⁵⁸⁾ *Ibid.*, pp. 66 sgg.

orientamenti del movimento nazionalista siriano, per non parlare della lotta di liberazione algerina, indussero Mosca a ritenere superata la vecchia politica di attesa e di poter sfruttare a proprio favore il nazionalismo arabo.

Nel frattempo le flotte inglesi e francesi si stavano concentrando a Malta, mentre proseguivano i contatti con Israele, soprattutto da parte francese, mentre la Gran Bretagna aderiva alla sostanza dei piani militari, ma non nella forma, donde una soluzione ancora più subdola, cioè gli israeliani dovevano attaccare per primi, apparentemente di loro iniziativa mentre Francia e Gran Bretagna, avrebbero lanciato un *ultimatum*, la mancata accettazione del quale avrebbe portato allo sbarco della loro forze nel canale onde garantire la sicurezza di navigazione. Da parte israeliana invece l'azione era giustificata con l'esercizio dell'«auto-difesa», previsto dall'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite ⁵⁹⁾, il cui testo in realtà prevede soltanto la difesa contro un attacco nemico, ma che taluni giuristi ritengono non estingua del tutto un'azione preventiva che Israele giustificava sulla base degli attacchi dei *fedayn* che dal 1949 al 1956 avevano provocato la morte di circa 1300 persone, ma a onor del vero, non bisogna dimenticare che lo stesso diritto consuetudinario internazionale prevede un'azione proporzionata ai danni subiti. L'Egitto reagì, affondando alcune navi nel canale e trasferendo le sue truppe sulla zona dov'era previsto lo sbarco. Il resto è noto. La determinazione sovietica e l'incertezza degli Stati Uniti, fecero fallire l'impresa. La politica di Washington, vista a posteriori può apparire ingenua e contorta. Il cosiddetto *Jewish vote*, molto più vasto dei votanti ebrei, era ed è importante, e quindi avrebbe richiesto maggiore prudenza nel condannare l'azione anglo-francese che in definitiva avrebbe rafforzato Israele. Contro una soluzione del genere, era la necessità di non rimanere indifferenti alle istanze nazionaliste arabe e creare quindi una corrente favorevole alla propria penetrazione economica che era nello stile americano, almeno dai 14 punti di Wilson alla conferenza per la pace a Parigi. Si aggiunga l'imminenza delle elezioni presidenziali e si capirà come l'atteggiamento americano si risolse in una sconfitta politica ⁶⁰⁾. Quello che ci interessa sottolineare in questa sede è che le conseguenze del fallito sbarco anglo-francese furono enormi. Il canale

⁵⁹⁾ *Ibid.*, pp. 66 sgg.

⁶⁰⁾ Con tutte le giustificazioni del presidente Eisenhower (D.J. EISENHOWER, *The White House Years: Waging Peace 1956-61*). Si veda: S. LLOYD, *Suez 1956*, London 1978.

non tardò a essere riaperto, e il presidente egiziano poté presentare la nuova situazione come un successo personale, mentre l'Unione Sovietica iniziava quella penetrazione in Egitto che doveva durare fino ai primi anni di Sādāt. Nāṣer non solo rafforzò il suo potere in Egitto, ma emerse come il *leader* carismatico di tutti i paesi arabi, portatore di un'ideologia progressista e repubblicana che doveva, però, scontrarsi con i regimi monarchici e con la Tunisia di Bū Rqibah. Conseguenze enormi dicevamo, poiché se lo sbarco avesse avuto successo, la probabile caduta di Nāṣer avrebbe probabilmente dato un corso diverso alla storia del Vicino Oriente. Invece, nel 1958, due anni dopo la crisi di Suez, assistiamo alla creazione della RAU alla quale più tardi aderì lo Yemen, dando vita ai cosiddetti «Stati Uniti Arabi», denominazione assunta perché lo Yemen era una monarchia, mentre 'Irāq e Giordania, monarchie unite dal casato Hāshemita per opporsi alla politica nasseriana costituivano l'Unione Araba, anch'essa aperta ad altri paesi, come la RAU, il che indirettamente provocò la caduta della monarchia in 'Irāq. Infatti, nel progetto di unione era prevista l'unificazione delle forze armate e fu appunto un distaccamento dell'esercito iracheno trasferendosi verso Nord a provocare la caduta di Fayṣal II e l'avvento di 'Abd al-Karīm Qāsim che tuttavia doveva deludere le aspettative nasseriane ⁶¹). Il 1958 segna dunque un momento molto importante nella storia del Vicino Oriente. Alla creazione della RAU e alla caduta della monarchia in 'Irāq, s'accompagna la situazione nel Libano, dove la popolazione musulmana chiede l'adesione alla RAU, ma ha di fronte la compatta comunità maronita. Soltanto l'intervento degli Stati Uniti riuscirà momentaneamente a riportare la pace. Il bilancio della guerra civile è di 1300 morti. Anche il trono giordano è in pericolo e re Ḥusain chiede l'intervento delle truppe inglesi. Per proteggere gli interessi occidentali si parla addirittura di un'alleanza tra la Giordania, l'Arabia Saudiana e Israele. Tutto questo ha origine nella vittoria di Nāṣer nel 1956 a Suez.

Purtroppo per chi credeva nel panarabismo nasseriano, intervengono ben presto rivalità e ambizioni che portano nel 1961 alla separazione della Siria dalla RAU che si trascina dietro lo Yemen. Peggio ancora, essendo scoppiata in questo paese la guerra civile, Nāṣer interviene a sostegno dei repubblicani e l'intervento egiziano non solo risulta fallimentare ma indebolisce l'esercito, il che sarà non ultima causa della sconfitta con Israele nel 1967 che segnò il definitivo declino di Nāṣer.

⁶¹) URIEL DANN, *Iraq under Qassem*, New York 1969.

I precedenti della guerra dei «sei giorni» vanno ricercati nel maggio 1967 ⁶²⁾, quando il Segretario Generale U Thant aderì alla richiesta egiziana di ritirare le forze dell'ONU che dal 1956 separavano gli eserciti di Egitto e Israele e permettevano il libero transito delle navi israeliane nello Stretto di Tiran che nell'impossibilità di Israele di transitare nel Canale di Suez era di vitale importanza. D'altra parte il traffico lungo il Golfo di Aqaba, grazie al porto israeliano di Eilath, era divenuto in una certa misura concorrenziale al canale. Anche nella guerra del 1967 dunque compare sullo sfondo il canale. I fatti che seguirono sono noti. Israele distrusse l'aviazione egiziana al suolo nel mattino di lunedì 5 giugno e alle 8 dello stesso giorno i carri con la stella di Davide dilagarono nel Sinai, la cui occupazione fu completata il 10 giugno con gli israeliani disposti lungo il canale. Sul piano diplomatico troviamo questa volta gli Stati Uniti schierati dalla parte israeliana e l'Unione Sovietica dalla parte araba. Infatti, mentre nel 1956 le due superpotenze votarono assieme per il ritiro immediato delle forze israeliane dai territori occupati, nel 1967, gli Stati Uniti votarono inizialmente soltanto per il «cessate il fuoco» ⁶³⁾, respingendo le proposte della Francia e dell'India per il ritiro. Sarà soltanto con la famosa risoluzione 242 che si parlerà di ritiro dai territori occupati ⁶⁴⁾. L'esito della guerra dei «sei giorni» fu fatale al prestigio di Nāṣer. Possiamo dire che come la guerra del 1956 con epicentro nel canale segnò il punto di partenza della sua affermazione nel mondo arabo, la guerra del 1967, terminata con la chiusura del canale, segnò l'inizio del suo declino. Del resto qualche anno dopo nel 1970, questo capo arabo, oggi discusso, ma certamente importante, moriva, lasciando il suo paese in una situazione drammatica, specialmente dal punto di vista economico, che sarà non ultima causa della svolta di Sādāt. Con Nāṣer moriva anche il maggiore sostenitore dell'unità araba e sebbene ai suoi funerali, tutti i capi di stato arabi, abbiano giurato di continuarne l'opera, uno solo, il giovane colonnello Qadhdhāfī ne continuerà caparbiamente l'opera, ma in circostanze molto più sfavorevoli.

Anche nella guerra del *Kippur* del 1973, le operazioni principali si svolsero attorno al canale. A differenza del conflitto del '67, questa guerra non fu preceduta da un periodo di tensione e dimostrò entro

⁶²⁾ E.O. BALLANCE, *The Third Arab - Israel War*, London 1972.

⁶³⁾ I. POGONY, *op. cit.*, pp. 90 sgg.

⁶⁴⁾ *Ibid.*, pp. 101 sgg.

certi limiti, come nella guerra moderna, l'effetto sorpresa è determinante. Sembra che i servizi israeliani, siano venuti a conoscenza delle intenzioni egiziane soltanto alle 4 del 6 ottobre. Nel pomeriggio dello stesso giorno, Egitto e Siria attaccarono nel Sinai e rispettivamente nel Golan. 8000 egiziani stabilirono una testa di ponte al di là del Canale che permise il passaggio dei carri armati contro la linea Bar Lev. Si ritiene che l'8 ottobre ben due terzi delle forze corazzate israeliane dislocate lungo il canale, siano state messe fuori combattimento. La guerra iniziava per gli arabi sotto i migliori auspici, anche se dopo il 10 ottobre già si intravedono le possibilità di recupero israeliane⁶⁵). Da qui l'atteggiamento ambiguo delle superpotenze, l'Unione Sovietica, che era il maggiore fornitore d'armi degli eserciti egiziano e siriano, vedeva nella possibile vittoria araba, una propria affermazione a livello panarabico, gli Stati Uniti attendevano invece l'esito della controffensiva israeliana che già stava cogliendo notevoli successi sul fronte siriano, malgrado il disordinato intervento iracheno. Fu l'andamento sul fronte siriano a indurre i consiglieri sovietici a premere su Sādāt affinché le forze egiziane riprendessero l'offensiva nel Sinai. Sembra che il presidente, pago del successo iniziale, abbia accettato con riluttanza il consiglio e in effetti aveva ragione, poiché quando il 14 ottobre gli egiziani avanzarono verso il passo di Gidi, subirono una rovinosa sconfitta, perdendo un terzo delle forze corazzate impiegate, contro insignificanti perdite israeliane. Al Consiglio di Sicurezza intanto Gran Bretagna, Austria e Australia cercavano una soluzione al «cessate il fuoco», mentre Cina, Jugoslavia, Indonesia, India, Guinea, Perù e Kenya cercavano una risoluzione che prevedesse il ritiro israeliano da tutti i territori occupati nel 1967. Per gli Stati Uniti gli israeliani si dovevano ritirare e così gli egiziani sulle posizioni di partenza, per l'Unione Sovietica invece da tutti i territori occupati nel 1967, a norma dell'interpretazione corrente della risoluzione 242. La posizione degli Stati Uniti era complicata dall'affare Watergate e da quella certa influenza che il cosiddetto «voto ebraico» poteva avere nella questione. Intanto, la sera del 15 ottobre Israele passò all'offensiva nel Sinai, stabilendo una testa di ponte sull'altra sponda del canale, più precisamente tra la seconda e la terza armata egiziana e il 17 ottobre era in grado di trasferirvi le forze corazzate.

⁶⁵) *Ibid.*, pp. 115 sgg. Su tutte le guerre arabe-israeliane esistono ampi resoconti nelle rispettive annate di Oriente Moderno dell'Istituto per l'Oriente.

Questa volta furono i sovietici a premere sugli egiziani perché accettassero il «cessate il fuoco». Kosygin giunto al Cairo, mostrò a Sādāt le foto dei satelliti che dimostravano l'entità delle forze israeliane che avevano passato il canale. Sādāt accettò, mentre su iniziativa saudiana, si passava all'embargo petrolifero contro l'Occidente, come contromisura al ponte aereo che gli Stati Uniti aveva instaurato per rifornire Israele delle perdite subite all'inizio del conflitto. Intanto entrava in azione la diplomazia americana, Kissinger si recava a Mosca e preparava con i capi sovietici un progetto di risoluzione basato sulla 242 e l'immediato «cessate il fuoco» e che veniva poi approvata come risoluzione 338, ma le ostilità proseguivano, poiché gli israeliani avevano circondato la terza armata conseguendo un notevole vantaggio militare sugli egiziani. La situazione si complicò ulteriormente, quando il presidente egiziano chiese l'intervento militare delle superpotenze per applicare concretamente il «cessate il fuoco», formalmente già accettato dalle due parti, ma che gli israeliani essendo l'iniziativa passata dalla loro parte erano restii ad accettare, cercando di trarre il massimo vantaggio dall'accerchiamento della terza armata. Gli Stati Uniti negarono l'intervento, ma su proposta di Kissinger⁶⁶⁾, Nixon informò segretamente Sādāt che il suo paese si sarebbe adoperato per sbloccare la situazione, mentre l'Unione Sovietica veniva informata che gli Stati Uniti erano contrari a qualsiasi intervento militare congiunto. L'Unione Sovietica invece dichiarava la sua disponibilità. È evidente nella strategia americana la continuità della politica occidentale, segnatamente, britannica intesa a prevenire o comunque attenuare qualsiasi pretesto di presenza russa nel Mediterraneo. Il pericolo di un intervento unilaterale portò a quello che è stato definito dagli esperti, il momento di maggiore minaccia di guerra nucleare del dopoguerra, poiché l'esercito americano fu posto nelle condizioni di massimo preallarme. Poi prevalse il buon senso e fu deciso l'invio dei caschi blu, tuttora nel Sinai.

Le ripercussioni della guerra del *Kippur* nel Vicino Oriente sono state rilevanti e quando si tiene presente che la spinta alla guerra da parte egiziana per la riapertura del canale e che le maggiori operazioni militari si svolsero intorno a esso, possiamo ancora una volta concludere che il vero protagonista è stato il Canale di Suez. Come è noto, l'Egitto orientò gradualmente la sua politica estera verso gli Stati Uniti con la mediazione dei quali furono stipulati nel 1978 gli accordi di

⁶⁶⁾ L. GOLAN, *The secret conversation of Henry Kissinger*, 1976.

Camp David ⁶⁷⁾ e che portarono l'anno successivo al trattato di pace con Israele, a sua volta denso di conseguenze, poiché l'Egitto fu espulso dalla Lega Araba nella quale aveva un ruolo preponderante, un altro colpo all'unità araba nel già fragile organismo. Alcuni paesi, tra cui la Siria costituirono il cosiddetto «fronte della fermezza» cui l'ʿIrāq non ancora coinvolto nella guerra con l'Iran rifiutò di aderire, ritenendolo troppo moderato. Conseguenze non meno importanti si ebbero in Israele, dove i laburisti tradizionalmente al potere furono accusati dalle destre laiche e religiose, di non aver saputo prevenire l'iniziativa egiziana e comunque di essersi lasciati sorprendere, spianando così il successo alle destre del *Likud* nelle elezioni del 1977 e del 1981, un fatto che ha avuto drammatiche conseguenze nei territori occupati.

Infatti, per i laburisti secondo il piano Allon, dovevano essere annesse soltanto alcune località della Cisgiordania, il Golan e Gerusalemme Est. Con il *Likud* al potere si parla ormai dell'intera Cisgiordania, dove si va intensificando la colonizzazione ebraica che secondo i piani del *Settlement Department* della *World Zionist Organisation* dovrebbe portare fra qualche decennio a una maggioranza ebraica nella regione ⁶⁸⁾.

A guardar bene dunque gran parte di quello che è successo nel conflitto arabo-israeliano è frutto direttamente o indirettamente di quell'infausta chiusura del canale durante la guerra dei «sei giorni». La svolta di Ṣādāt è stata così importante per il mondo arabo che oltre agli effetti maggiori che abbiamo ricordato, altri meno appariscenti e duraturi se ne potrebbero aggiungere. Basti pensare al tentativo di unione tra Siria e ʿIrāq, fallito per l'inizio del conflitto nel Golfo e all'analogo tentativo tra Egitto e Ṣūdān, abbandonato dopo la caduta di Numairī.

Questo breve panorama delle ripercussioni dell'apertura del canale nel Vicino Oriente non pretende certo esaurire una problematica tuttora aperta e che potrà essere risolta, specialmente, per la fase più recente, quando saranno noti altri documenti d'archivio. Quanto abbiamo detto basta tuttavia a sottolineare la sua importanza che ne ha fatto uno dei

⁶⁷⁾ C. PAUL BRADLEY, *The Camp David Peace Process: A Study of Carter Administration Policy* (1979-80), Grantham 1981; W.B. QUANDT, *Decade of decision: American Policy toward the Arab-Israeli conflict* (1967-1976), Berkeley and Los Angeles 1977.

⁶⁸⁾ J. ALGAZY, *Israeli Settlement Policy in the West Bank and Gaza Strip*, in *Arab Studies Quarterly*, 2-3, 1985, pp. 630 sgg.

temi politici di fondo della politica internazionale e che potrebbe essere estesa ad altri settori, come la cultura e la sociologia.

È innegabile infatti che la concentrazione di interessi europei intorno al canale ha favorito la penetrazione culturale occidentale che comunque possa essere valutata ha contribuito al rinascimento della cultura araba, mentre modi di vita e costumi occidentali hanno alterato a tal punto quelli tradizionali da costituire le premesse dell'attuale integralismo islamico. Quanto al ruolo attuale, esso è forse minore che in passato, sia per la concorrenza della navigazione aerea che ha tolto gran parte del traffico passeggeri, sia, perché spentosi il colonialismo, sono venuti meno o si sono attenuati quegli attriti che in passato potevano riflettersi su tutto il Vicino Oriente. Infine, la pace tra Egitto e Israele ha pacificato, si spera definitivamente, l'area del canale, al punto che è stata costruita una galleria che unisce l'Egitto al Sinai e vuole simboleggiare l'attuale ruolo di pace che il canale è chiamato a svolgere.

I RIFLESSI ECONOMICI DEL TAGLIO DELL'ISTMO DI SUEZ SUI TRAFFICI MARITTIMI TRIESTINI

di GIUSEPPE LO GIUDICE *)

Nel novembre del 1869 il Morpurgo, inviato dal De Vicco a partecipare, in qualità di rappresentante della Camera di Commercio di Trieste, alla solenne e fastosa inaugurazione del Canale di Suez, stilava un dettagliato rapporto, nel quale, pur manifestando, al pari dei vari convenuti, un naturale entusiasmo per l'opera compiuta, che tanti vantaggi avrebbe arrecato ai porti del Mediterraneo segnatamente a quello di Trieste «pella topografica sua posizione», metteva tuttavia in guardia contro i facili ottimismoi.

A ben poco, infatti, avrebbe giovato la nuova via marittima, se non si fosse posto mano al più presto al completamento dei collegamenti ferroviari, in particolare di quelli che univano Trieste con Villach, attraverso il Predil, e se i triestini, come peraltro gli era stato raccomandato dallo stesso imperatore, non avessero saputo «...trar partito colla loro abilità delle favorevoli circostanze che l'apertura del Canale (avrebbe fornito) loro». Chiudeva, quindi, il suo rapporto con questo ammonimento: «alieno del pari da esagerate speranze e da timide dubbiezze, desidero vivamente che uscendo dal campo dell'incertezza e delle esitanze, Trieste entri francamente in quello ben più fecondo del fatto e che essa favorita sia dai più soddisfacenti risultati» ¹⁾.

*) Professore all'Università di Catania.

¹⁾ Haus, Hof und Staatsarchiv-Wien, Handelspolitische Akten des Ministeriums des Äusseren (1866-1872), *Rapporto del signor barone de Morpurgo, Vice-Presidente della Camera di Commercio e d'Industria sull'aprimiento del Canale di Suez, Trieste 6.12.1869, k. 89, f. 34, sr. 45, 45/12.*

La prudenza, proprio in quella occasione, che aveva visto riuniti sovrani, uomini politici e dignitari delle nazioni più importanti del tempo, era certamente d'obbligo e doveva servire da monito alle ottimistiche previsioni, nutrite da diversi anni negli ambienti triestini, ma non solo da essi, sui miracolistici benefici che la nuova via d'acqua avrebbe arrecato ai traffici ed all'economia della loro città. Non erano pochi, infatti, quelli che avevano fondato le loro speranze esclusivamente sulla favorevole posizione geografica del porto, ritenendola di per sé sufficiente non solo a garantire i nuovi e maggiori traffici, che sarebbero passati di lì a poco attraverso il canale, ma anche a risolvere in breve i problemi, che fino ad allora l'avevano afflitto e che risultavano ancora in gran parte irrisolti.

Del resto lo stesso ottimismo era dato cogliere in quegli anni negli ambienti governativi austriaci e non stupisce quindi se il console austriaco a Londra, in un rapporto inviato al Governo, pronosticasse con ostentata certezza il notevole danno che sarebbe ricaduto sull'economia inglese dall'apertura del Canale, per la perdita del monopolio di alcuni generi provenienti dall'India e dalla Cina, i quali, a suo avviso, sarebbero affluiti in gran copia nei porti di Trieste e di Fiume, evitando in tal modo il vizioso giro, che fino ad allora li aveva fatti giungere in Europa attraverso Londra ed Amsterdam ²⁾.

In effetti, la realtà si presentava in termini assai diversi. La situazione economica e l'andamento dei traffici portuali a Trieste negli anni '70 non erano tali da far presagire a breve decisivi miglioramenti, mentre la dinamica degli anni successivi era destinata purtroppo a ridimensionare notevolmente le ottimistiche previsioni.

Non è certo agevole in questa sede esaminare analiticamente la serie di fattori che impedirono nel breve periodo di apprezzare nella giusta misura gli effetti della nuova via d'acqua sui traffici marittimi triestini, ci limiteremo ad evidenziarne alcuni, che potremmo definire, con espressione certamente impropria, di natura esogena ed endogena.

Tra i primi vorremmo ricordare il deludente avvio dei transiti attraverso il canale di Suez e la generale crisi della marineria austriaca; tra quelli di natura endogena l'inadeguatezza del porto triestino, l'incerta politica governativa, nonché l'incapacità dei ceti mercantili locali a seguire in quegli anni con ragionevole prontezza le grandi trasformazioni che s'andavano attuando in campo internazionale.

²⁾ *Fünfundsiebzig Jahre österreichischer Lloyd 1836-1911*, Trieste 1911, p. 60.

Sin dai primi anni dell'apertura del Canale non furono in pochi a lamentare la modesta entità dei traffici, soprattutto in relazione a quanto era stato previsto negli anni precedenti. Se, infatti, dal 1870 al 1874 i progressi erano stati indubbi, nel quinquennio successivo subentrava una relativa stasi – nel primo anno i transiti ammontavano a 1.494 e nel secondo a 1.477 – mentre tra il 1885 ed il 1887 la situazione appariva ancora più critica (vedi tab. 1). Quanto al tonnellaggio, pur

TAB. 1

TRANSITI ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ DAL 1870 AL
1889 DISTRIBUITI PER NAZIONALITÀ
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Navi	Regno Unito	Francia	Germania	Austria - Ungheria	Italia	Totale ¹⁾
1870	486	289	85	—	19	6	436
1871	765	546	89	2	39	27	761
1872	1.082	1.060	163	12	53	48	1.439
1873	1.173	1.500	222	36	91	59	2.085
1874	1.264	1.797	223	40	84	63	2.424
1875	1.494	2.181	226	46	92	80	2.941
1876	1.457	2.344	237	41	76	82	3.072
1877	1.663	2.698	234	57	73	86	3.419
1878	1.593	2.630	251	31	64	65	3.291
1879	1.477	2.506	262	22	71	94	3.237
1880	2.026	3.461	275	54	116	105	4.376
1881	2.727	4.832	290	61	127	116	5.823
1882	3.198	4.126	286	127	88	108	5.075
1883	3.307	4.406	557	157	99	132	5.776
1884	3.284	4.467	568	169	103	114	5.872
1885	3.624	4.864	574	199	120	159	6.336
1886	3.100	4.437	476	210	137	125	5.768
1887	3.137	4.517	384	200	141	252	5.903
1888	3.440	5.223	387	238	123	267	6.641
1889	3.425	5.353	362	289	117	187	6.783

¹⁾ Totale generale.

FONTE: Ns. elab. da A. Teso, *L'Italia e l'Oriente*, Torino 1900, p. 46.

mantenendo una tendenza crescente, risultava anch'esso notevolmente inferiore alle previsioni.

Le cause dei deludenti risultati, che sembravano smentire i calcoli degli esperti e dello stesso De Lesseps, che probabilmente aveva gonfiato cifre e previsioni a scopo propagandistico, e che ponevano non poche difficoltà di natura finanziaria alla Società del Canale ³⁾, erano principalmente due: la convenienza economica da parte dei velieri di servirsi ancora per diversi anni della tradizionale via del Capo e le notevoli spese di pedaggio, che rendevano molto spesso non consigliabile ai piroscafi l'attraversamento della nuova via d'acqua.

Il combinato effetto di questi due fattori avrebbe fatto sì che dovevano passare ancora molti anni affinché i traffici con i paesi orientali imboccassero decisamente la nuova rotta e non è certamente un caso se a dieci anni dall'apertura del Canale il Teso rilevasse che più dei 3/5 dei traffici diretti in Oriente continuavano a seguire ancora la via del Capo ⁴⁾.

Quanto alla crisi della marineria austriaca, essa si manifestava in termini abbastanza chiari nei transiti lungo il Canale distinti per bandiera tra gli anni '70-'80. A fronte di una netta prevalenza del tonnellaggio inglese, che si manteneva su di una media oscillante tra il 65 ed il 78% e che veniva peraltro a smentire le pessimistiche previsioni di quanti avevano preconizzato uno scarso interesse degli inglesi alla nuova via d'acqua, l'influenza del naviglio austriaco diminuiva costantemente, scendendo dal 4% nel 1870 al 3,7% nel 1875, per giungere al modesto livello dell'1,8% nel 1889. Tale diminuzione, poi, risultava ancora più significativa rispetto alla presenza della bandiera tedesca negli stessi anni, che, inesistente nel 1870, riusciva nel 1889 ad ottenere un peso più che doppio e pari al 4,3%.

In termini, assoluti la crisi della marineria austriaca appariva ancora più evidente, se il suo tonnellaggio transitato attraverso il Canale, pur essendo quadruplicato tra il 1870 ed il 1873, l'anno successivo tendeva lentamente a decrescere per giungere nel 1878 alla quota più bassa di 64.000 tonnellate contro le 91.000 del 1873, mentre, escludendo la bandiera inglese in rapida e continua ascesa, quelle francese ed italiana realizzavano nello stesso periodo significativi progressi.

³⁾ P. MALTESE, *Storia del Canale di Suez. L'Egitto e il Canale 1833-1956*, Trento 1978, p. 119.

⁴⁾ A. TESO, *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*, Torino 1900, p. 48.

La scarsa capacità del naviglio austriaco di affrontare i più agguerriti concorrenti e di adeguarsi di conseguenza alle mutate esigenze della navigazione mediterranea ed oceanica ci viene poi confermata in via indiretta dallo stesso andamento della navigazione nei porti austriaci nel decennio 1865-1874. I dati relativi alle navi approdate e partite indicano da una parte una relativa stasi nel tonnellaggio e dall'altra una drastica diminuzione nel loro numero, pari a circa il 50% sia negli approdi che nelle partenze (tab. 2).

TAB. 2

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE NEI PORTI AUSTRIACI
DAL 1865 AL 1874
(in milioni di tonnellate)

Anni	Navi approdate	Tonnellate	Navi partite	Tonnellate
1865	87.894	3,9	88.621	3,9
1866	90.941	4,0	91.774	4,1
1867	89.906	3,7	90.498	3,8
1868	91.483	3,9	91.519	3,9
1869	56.462	4,1	57.590	4,2
1870	48.493	3,9	49.175	4,1
1871	42.114	3,8	41.721	3,9
1872	42.275	3,8	42.459	3,7
1873	46.566	4,3	46.911	4,4
1874	46.155	4,3	46.224	4,3

FONTE: Ns. elab. da *Navigazione e commercio in porti austriaci 1869*, Trieste 1870, p. 5 e *Navigazione e commercio in porti austriaci nel 1874*, Trieste 1875, p. 20.

Non vorremmo dilungarci ulteriormente nell'analisi di una crisi, che peraltro non interessava in quegli anni soltanto l'Austria, — lo stesso accadeva infatti per la marineria italiana ⁵⁾ — ci sembra più opportuno risalire invece alle cause, tra le quali non pochi segnalavano una certa

⁵⁾ Anche la marina mercantile italiana in questo periodo attraversava una grave crisi, dovuta, come rileva il Petino, «... al ribasso dei noli verificatosi tra il 1878 ed il 1880 e... da un eccessivo sviluppo che si era dato all'estero alle costruzioni navali» (cfr. A. PETINO, *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'Unificazione*, in AA.VV.,

riluttanza degli armatori austriaci, e quindi anche dei triestini, ad abbandonare la navigazione a vela, nella quale anche in questi anni avevano continuato ad investire notevoli capitali, per sostituirla con quella a vapore ⁶⁾.

Alle origini di questo atteggiamento la convinzione della maggior parte che la navigazione a vela avrebbe preferito, e non per breve tempo, la tradizionale rotta del Capo per due evidenti ragioni: le forti spese di transito e di rimorchio, alle quali dovevano necessariamente sottostare i bastimenti, anche se scarichi, e le non lievi difficoltà che avrebbero incontrato nei loro viaggi nel mar Rosso, soprattutto per la frequente instabilità dei venti. A questi motivi si aggiungeva in ultimo, ma non per importanza, una valutazione d'ordine tecnico, che atteneva in particolare al modesto stivaggio dei vapori, costretti a riservare il più delle volte gran parte dello spazio al combustibile necessario alle macchine. Di qui un sensibile aumento dei noli che risultavano di gran lunga superiori a quelli richiesti dai velieri.

In effetti, volendo collegare queste valutazioni con i primi risultati dei transiti attraverso il Canale, le obiezioni dei tradizionalisti sembravano difficilmente confutabili, sicché non stupisce se essi continuarono ad investire nella costruzione delle navi a vela, la cui capacità media, pari a 345 tonnellate nel decennio 1851-1860, aumentò nel 1870-80 a 452 per stabilizzarsi nel quinquennio successivo (1881-85) intorno alle 500 tonnellate ⁷⁾.

Una significativa testimonianza, sulla tendenza a preservare la vela nei confronti del vapore, ci viene riferita peraltro dal Benussi, che ricordava come gli armatori istriani, lusingati dai facili guadagni che avevano realizzato durante le guerre siriana e di Crimea nel 1848 e nel 1854-55, si fossero impegnati ad incrementare la costruzione dei velieri, portando il loro naviglio dalle 126 unità per una stazza complessiva di 53.419 tonnellate nel 1856 alle 148 per un totale di stazza di 83.994

«L'economia italiana dal 1861 al 1961, Milano 1961, p. 294). Ulteriori ed utili dettagli sull'argomento si possono ricavare inoltre da U. SPADONI, *Il Canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana*, in «Nuova rivista storica», fasc. V-VI, n. LIV, a. 1970, p. 683 e ss.

⁶⁾ F. BABUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, in «Archivio economico dell'Unificazione italiana», serie I, vol. XIII, fasc. II, Roma 1954, p. 110.

⁷⁾ F. BABUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia*, cit., p. 110.

tonn. ⁸⁾). Ma questa tendenza a preservare ottusamente la vela nei confronti del vapore, quando i più importanti paesi europei già da diversi anni si erano attrezzati per utilizzare in gran parte naviglio metallico, avrebbe creato di lì a poco serie difficoltà. A metà degli anni '80, infatti, la eccessiva disponibilità di naviglio a vela, premendo sui noli, costringeva gli armatori a disfarsi delle loro navi ancora del tutto efficienti provocando, com'era prevedibile, effetti negativi e dirompenti non solo sull'occupazione, ma anche sulla navigazione dei porti austriaci ed in particolare di quello di Trieste.

In sostanza, il deludente andamento dei transiti attraverso il Canale di Suez e soprattutto la grave crisi della marineria austriaca, finivano poi per ripercuotersi negativamente sui traffici portuali di Trieste, il cui andamento tra gli anni '70-'80, sia per le navi che per le merci, evidenziava un quadro assai discontinuo.

Quanto agli approdi, se nel triennio 1870-72 si osservava un certo sviluppo, negli anni successivi subentrava una tendenza nettamente negativa, con una diminuzione tra il 1872 ed il 1883 di un quarto del totale (da 8.796 a 6.475 navi). Nel 1884 e sino al 1892 i dati segnavano una lieve ripresa dei navigli approdati, ma tale aumento non riusciva in ogni caso a superare il dato iniziale del 1870 (vedi tab. 3).

Nel movimento delle merci, espresse in valore, le oscillazioni apparivano anch'esse discontinue ed irregolari, con punte negative particolarmente evidenti negli anni in cui la crisi si fece più acuta. Tra il 1871 ed il 1878 il totale delle importazioni ed esportazioni diminuiva del 7,9% (da 266,8 a 246,0 milioni di fiorini), registrando nel biennio 1873-74 i valori assoluti più bassi, determinati soprattutto da una sensibile contrazione del valore delle esportazioni. Dopo il 1880, nonostante una tendenza stazionaria del movimento della navigazione, si assisteva ad una lieve ripresa, che durava tuttavia fino al 1887; dopo di quella data e sino al 1892 i valori ritornavano a decrescere (tab. 4).

Non vorremmo dilungarci oltre nel commento di dati abbastanza evidenti, tuttavia non possiamo ignorare una notazione altrettanto significativa del Marchesetti, il quale, esaminando la proporzione fra bandiera nazionale ed estera in alcuni porti europei nel biennio 1879-80, segnalava per quello di Trieste una diminuzione del tonnellaggio nazionale dal 62,6% al 58,6% ed un aumento di quello estero dal 37,4% al 41,4%, laddove in quello di Marsiglia avveniva un fenomeno inverso,

⁸⁾ B. BENUSSI, *L'Istria nei suoi millenni di storia*, Trieste 1924, p. 533.

TAB. 3

NAVIGLI APPRODATI NEL PORTO DI TRIESTE DAL 1870 AL 1892
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Navi	Tonnellate	Anni	Navi	Tonnellate
1870	8.046	960,1	1882	6.978	1.226,4
1871	8.210	962,7	1883	6.475	1.208,8
1872	8.796	993,3	1884	7.085	1.162,1
1873	8.046	899,0	1885	6.971	1.267,9
1874	8.282	965,3	1886	6.806	1.151,7
1875	8.152	1.003,9	1887	8.033	1.384,8
1876	7.851	985,7	1888	7.670	1.368,7
1877	8.522	1.089,3	1889	8.213	1.447,9
1878	8.365	1.168,1	1890	7.873	1.471,5
1879	7.829	1.102,1	1891	7.835	1.474,9
1880	7.208	1.111,9	1892	7.706	1.472,2
1881	6.662	1.143,9			

FONTE: Ns. elab. da *Navigazione e commerci nei porti austriaci nel 1874*, Trieste 1875, p. 15; *Navigazione e commercio di Trieste nel 1892*, Trieste 1893, p. 3.

cioè la progressiva diminuzione dell'influenza della bandiera estera (dal 39,8% al 37,3%) e l'aumento di quella nazionale dal 60,2% al 62,7%⁹).

Ma, per comprendere meglio la natura dei gravi squilibri dei traffici triestini, che, stando ai dati sin qui esposti, ben poco giovamento avrebbero tratto nel breve periodo dall'apertura del Canale di Suez, è opportuno soffermarsi, oltre che sui fattori esogeni già evidenziati, anche su quelli interni, peraltro già rilevati dal Rascovich nel periodo precedente l'apertura del Canale e che ancora negli anni '70 sembravano in gran parte insoluti. Tra questi, che il nostro autore imputava alla scarsa sensibilità dei ceti mercantili triestini e in parte alla dannosa inattività delle autorità governative e locali, i cui frequenti contrasti avevano fatto perdere alla piazza irripetibili e preziose occasioni di

⁹) C. MARCHESETTI, *Trieste e il commercio orientale. Discorso tenuto nella sala della Borsa il XXX marzo MDCXXXI*, Trieste 1882, p. 36.

TAB. 4

MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DI TRIESTE
DAL 1870 AL 1892
(in milioni di fiorini)

Anni	Importazioni	Esportazioni	Totale
1870	125,9	100,4	226,3
1871	156,3	110,5	266,8
1872	156,9	97,7	254,6
1873	140,2	92,4	232,6
1874	128,4	92,7	221,1
1875	137,8	102,4	240,2
1876	139,2	97,9	237,1
1877	140,3	105,9	246,1
1878	133,5	112,5	246,0
1879	144,9	116,6	261,5
1880	135,0	117,2	252,2
1881	157,2	134,3	291,5
1882	162,8	147,5	310,3
1883	185,1	146,9	332,0
1884	186,4	160,3	346,7
1885	167,6	164,0	331,6
1886	179,6	162,5	342,1
1887	196,9	175,5	372,4
1888	194,9	156,9	351,8
1889	204,9	156,1	361,0
1890	200,9	169,6	370,5
1891	166,8	161,9	328,7
1892	187,9	157,0	344,9

FONTE: Ns. elab. da C. MARCHESETTI, *Trieste ed il commercio orientale*, Trieste 1882, p. 37; *Commercio di Trieste nel 1871*, Trieste 1872, p. 150 e *Navigazione e commercio di Trieste 1892*, Trieste 1893, p. 1.

ripresa, indicava i principali. Innanzitutto il passaggio dal commercio diretto a quello intermedio o indiretto e, quindi, la necessità di pagare l'esubero delle importazioni sulle esportazioni con esborsi in valuta, fattore quest'ultimo ricollegabile essenzialmente all'incapacità dei com-

mercianti locali di adeguarsi al ritmo di sviluppo dei commerci generali che aveva portato ad una progressiva perdita dei mercati a favore di concorrenti più aggressivi e pratici.

Quanto poi ai mancati interventi governativi, se da una parte lamentava la ritardata costruzione del tronco ferroviario Lubiana-Trieste, che aveva portato, a suo dire, al dirottamento dei commerci da Trieste verso le piazze di Amburgo e Brema, dall'altra evidenziava il totale disinteresse a stipulare adeguati trattati commerciali e idonee rappresentanze consolari nei porti atlantici e dell'oceano indiano ¹⁰⁾.

Non erano, in realtà, obiezioni del tutto infondate, se già dalla metà degli anni '50 il porto di Trieste aveva iniziato a perdere nei porti del Levante quella posizione privilegiata, che si era guadagnata nei decenni precedenti. Come notava il Rascovich, tra il 1856 ed il 1863 il valore delle esportazioni verso la Turchia si era ridotto di quasi un terzo, da 22,0 a 15,5 milioni di fiorini ¹¹⁾.

Tuttavia il dato più negativo, che gravava sull'irregolare andamento dei traffici triestini, era rappresentato, come si è detto, dal passaggio del commercio diretto, fino a qualche tempo prima assai fiorente, a quello intermedio.

La rivoluzione dei mezzi di trasporto e le nuove vie di comunicazione avevano messo in crisi, infatti, le vecchie basi sulle quali poggiavano ancora i commerci triestini. Fino a quando i trasporti marittimi erano stati il più importante mezzo di comunicazione tra i vari mercati, europei extra-europei, a causa delle non poche difficoltà, dei pericoli e dei numerosi balzelli cui erano sottoposti quelli terrestri, i mercanti della città adriatica avevano comprato le merci per «conto proprio», tenendole nel porto a disposizione di eventuali acquirenti. Grazie al monopolio commerciale di determinati generi, essi erano stati quindi in grado di realizzare consistenti profitti, non preoccupandosi di considerare che questa posizione privilegiata sarebbe venuta pur meno con l'inevitabile aumento dei traffici, con il miglioramento e l'introduzione di nuovi e più moderni mezzi di trasporto e non ultimo con l'utilizzo di nuove vie di comunicazione. Quasi per un curioso paradosso, a quel tipo di commercio ben poco avrebbero giovato i nuovi collegamenti

¹⁰⁾ M. RASCOVICH, *Origine, progresso e decadenza del moderno commercio di Trieste e modo di rilevarlo*, Trieste 1865, pp. 22-25.

¹¹⁾ M. RASCOVICH, *Origine, progresso e decadenza del moderno commercio di Trieste e modo di rilevarlo*, cit., pp. 47-48.

ferroviari, che s'andavano infittendo nel continente europeo, e la stessa via marittima attraverso il Canale di Suez, se non a porlo in una posizione marginale, condannandolo ad una continua ed inarrestabile decadenza.

Del resto, il Thajer non aveva forse ammonito i commercianti triestini che il Canale di Suez e la linea ferrata del Predil, ponendo in diretta relazione d'affari molte città europee con quelle dell'Oriente, avrebbero saltato la loro intermediazione e che «quanto più grande (sarebbe stato) il successo di queste vie (ferrate) e del Canale di Suez, tanto più grande... il pericolo che Trieste nei loro riguardi divenisse semplice stazione di trasbordo e di inoltro di merci?»¹²).

Questi saggi ammonimenti erano rimasti quasi del tutto inascoltati dai commercianti triestini se essi, incapaci di comprendere i nuovi tempi e di trasformare i loro metodi di conduzione degli affari, avevano posto il loro porto in una situazione delicata ed in ogni caso del tutto inadeguata a contrastare in modo efficace la concorrenza degli altri, soprattutto di quelli di Amburgo, Genova e Marsiglia. Città, queste, ricche di capitali investiti in grandi commerci, dotate di numerosi stabilimenti sparsi in molti punti del nuovo mondo e dell'antico continente asiatico e collegate, al tempo stesso, con le industrie nazionali in pieno sviluppo.

Di tutto ciò ben difficilmente si sarebbe tentato di trovare una qualche traccia nella Trieste degli anni '70-'80, ove, invece, i commercianti continuavano a puntare essenzialmente sulla favorevole posizione geografica, astenendosi dall'assumere concrete iniziative e dal creare i presupposti di un adeguato sviluppo mercantile ed industriale del loro porto. E tale inerzia doveva apparire tanto più singolare, se confrontata con l'attivismo che si riusciva a cogliere invece nei porti di Venezia e di Fiume, che proprio in quegli anni segnavano sensibili miglioramenti.

Tra il 1871 ed il 1880 il movimento delle merci in valore a Venezia aumentava del 27,3%, laddove a Trieste diminuiva del 5,6% (tab. 5), mentre le navi approdate a Fiume tra il 1870 ed il 1885 aumentavano del 105,2% contro una riduzione delle stesse nel porto triestino del 13,3% per un tonnellaggio più che quintuplicato rispetto ad un aumento di quello approdato a Trieste di appena un terzo (vedi tab. 6).

¹²) A.W. TAYER, *L'avvenire commerciale di Trieste. Rapporto a S.E. il sig. J. Jak, Ministro plenipotenziario degli Stati Uniti d'America in Vienna*, trad. per C. Combi, Trieste 1872, p. 11.

TAB. 5

MOVIMENTO COMMERCIALE DEI PORTI DI TRIESTE E VENEZIA
DAL 1871 AL 1880
(in milioni di fiorini)

Anni	Trieste			Venezia		
	Importazioni	Esportazioni	Totale	Importazioni	Esportazioni	Totale
1871	156,3	110,5	266,8	33,4	23,3	56,7
1872	156,9	97,7	254,6	46,6	21,3	67,9
1873	140,2	92,4	232,6	67,6	30,8	98,4
1874	128,4	92,7	221,1	59,6	28,5	88,1
1875	137,8	102,4	240,2	44,1	25,5	69,6
1876	139,2	97,9	237,1	55,8	18,5	74,3
1877	140,3	105,9	246,2	48,0	17,8	65,8
1878	133,5	112,5	246,0	46,7	19,7	66,4
1879	144,9	116,6	261,5	64,2	21,4	85,6
1880	135,0	117,2	252,2	51,7	20,5	72,2

FONTE: Ns. elab. da C. MARCHESETTI, *Trieste ed il commercio orientale*, Trieste 1882, p. 37.

TAB. 6

NAVIGLI APPRODATI A TRIESTE ED A FIUME DAL 1870 AL 1885
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Navi	Trieste Tonnellate	Navi	Fiume Tonnellate
1870	8.045	960,1	2.046	130,2
1875	8.152	1.003,9	2.595	167,0
1880	7.208	1.111,9	2.682	342,6
1885	6.971	1.267,9	4.315	719,4

FONTE: Ns. elab. da F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma 1965, p. 256.

Ora, se è vero, come nota il Babudieri, che l'aumento della navigazione nel porto di Fiume era stato agevolato anche dagli imbarchi di farina ungherese diretta all'estero, soprattutto in Inghilterra, tuttavia gli esiti apparivano abbastanza significativi per un porto, il cui vantaggio principale era assicurato dalla vicinanza ai centri produttori ungheresi ¹³).

Sulla scarsa capacità dei commercianti e sulla insensibilità degli ambienti locali a recepire i nuovi tempi insisteva ancora il Marchesetti in un discorso pronunciato nella sala della Borsa triestina nel 1881.

All'attento uditorio, che seguiva con particolare interesse la descrizione delle grandi prospettive che si aprivano all'emporio triestino nei paesi orientali, non solo in India «...che sotto un regime liberale si (avanzava) a passo gigante nella via dell'incivilimento, sviluppando ognor più le sue immense risorse», ma anche in Cina ed in Giappone, paese, quest'ultimo «chiamato ad occupare nell'Asia qual posto che l'Inghilterra (aveva saputo) conquistarsi tra gli stati europei», egli faceva notare con rammarico che, nonostante queste grandi possibilità, «...mentre quasi tutte le nazioni (prendevano) parte più o meno attiva a quell'ingente traffico, l'Austria e con essa Trieste vi (mancavano) del tutto» ¹⁴).

Certo, non ignorava le iniziative prese dagli organi locali, Comune e Camera di Commercio, negli anni precedenti, tuttavia teneva a sottolineare che ad esse non erano seguiti fatti concreti per la scarsa rispondenza degli ambienti triestini, ove «...troppi (erano) gli allettamenti ed i comodi, che (circondavano) la vita della gioventù doviziosa, per anteporre i disagi di un soggiorno prolungato in qualche città dell'India o della Cina all'esistenza tranquilla e neghittosa che si (conduceva) in seno alla famiglia».

Ci è difficile accertare obiettivamente l'esattezza di questa impietosa analisi sugli ambienti triestini del tempo, soprattutto sul mondo dei giovani, che il nostro autore non si faceva scrupolo di qualificare come «...una turba di fannulloni che (sciupava) miseramente la vita tra le noie uggiuose dei caffè» ¹⁵), resta tuttavia valido a nostro avviso, il senso

¹³) F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, in «Archivio economico dell'Unificazione italiana», serie I, vol. XIV, fasc. II, Roma 1965, p. 256.

¹⁴) C. MARCHESETTI, *Trieste e il commercio orientale*, cit., pp. 19-20.

¹⁵) C. MARCHESETTI, *Trieste e il commercio orientale*, cit., pp. 16-20.

di insoddisfazione che traspariva dalle parole dell'autore e che peraltro trovava conforto nei dati e nelle lucide ammonizioni espresse con largo anticipo dallo stesso Morpurgo all'indomani dell'inaugurazione del Canale ¹⁶⁾).

Ma gli ambienti triestini, cui le pesanti critiche dovevano pesare non poco, chiamavano in causa gli organi governativi, addebitando loro gran parte dei mali che affliggevano l'emporio, e soprattutto l'inadeguata politica ferroviaria, che, a loro dire, era stata condotta e concepita ad esclusivo vantaggio dei concorrenti porti nordici.

In tal modo anche in quegli anni si rinfocolavano ricorrenti polemiche e contrasti mai del tutto sopiti tra gli ambienti locali e gli organi centrali, talvolta eccessivi ed ingiusti, laddove ad esempio si tendeva ad ignorare il ruolo svolto a favore della canalizzazione dell'istmo di Suez da alcuni esponenti governativi, dal ministro del commercio e delle finanze Bruck, allo sfortunato imperatore del Messico, Massimiliano D'Asburgo, per non dire del Metternich, che quarant'anni prima aveva saputo ben intuire la grande importanza ed i notevoli vantaggi che dalla nuova via marittima attraverso il Canale sarebbero ricaduti sull'Austria e segnatamente sul suo principale sbocco nell'Adriatico. Del resto, non era stato forse lo stesso Governo ad istituire nel 1864 un Comitato con il compito di studiare la critica situazione economica della città e di proporre idonee soluzioni, che consentissero al porto di Trieste di recuperare quella competitività che gli era contesa soprattutto da Amburgo? ¹⁷⁾).

In effetti, anche in seno al governo austriaco le posizioni in quegli anni non sembravano univoche, come giustamente osservava il Beer ¹⁸⁾, mentre le incomprensioni ed i contrasti tra autorità locali e centrali, soprattutto in tema di politica ferroviaria, avevano fatto sì che i traffici di alcuni generi fossero effettivamente dirottati da Trieste verso i porti nordici ¹⁹⁾).

¹⁶⁾ Haus, Hof und Staatsarchiv-Wien, Handelspolitische Akten des Ministeriums des Äusseren (1866-1872), *Rapporto del signor barone de Morpurgo...*, cit., k. 89, f. 34, sr. 45, 45/12.

¹⁷⁾ *Rapporto sulla situazione sfavorevole dell'Austria nel commercio mondiale e sui mezzi per porvi rimedio, fatto dal Comitato istituito con Sovrano Rescritto del 9 febbraio 1864*, Trieste 1865, pp. 26-27.

¹⁸⁾ A. BEER, *Die österreichische Handelspolitik in neunzehnten Jahrhundert*, Wien 1891, ripr. anastatica, Wien 1972, p. 26.

¹⁹⁾ B. BENUSSI, *L'Istria nei suoi millenni di storia*, cit., p. 553.

Significativo, ad esempio, il caso dei coloniali e della frutta meridionale importati in Austria attraverso Trieste e la Germania, il cui valore tra il 1851 ed il 1871 aveva segnato una tendenza decrescente attraverso la via di Trieste ed un contemporaneo sensibile aumento per quella della Germania. Mentre nel 1851 più del 50% era transitato per il porto adriatico ed appena il 2% del valore aveva fatto capo alla via tedesca, nel 1871 la situazione si era capovolta: le importazioni in Austria attraverso quest'ultima via incidevano per oltre il 75%, mentre per quella di Trieste si riducevano al 23,3% (vedi tab. 7).

In termini assoluti i dati erano altrettanto significativi: negli stessi anni il valore di questi generi transitati via Trieste si riduceva di quasi il 50%, mentre quelli inoltrati attraverso la Germania aumentavano più di sei volte. Anche se poi tra il 1869 e il 1871, a seguito dell'apertura del Canale, la situazione segnava un lieve miglioramento per il porto adriatico, il distacco tuttavia era ormai divenuto talmente incolmabile, da rendere vane le speranze di una ripresa a breve termine.

Ma, a parte la inadeguata politica ferroviaria, anche le infrastrutture portuali triestine negli anni '70-'80 risultavano insufficienti alle nuove e maggiori esigenze dei traffici e non è certo un caso se ancora nel 1866, come risulta da un documento d'archivio, la casa di commercio Parisi, ricordando «le rimostranze fatte altre volte» alla Deputazione di Borsa, lamentasse «la pessima condizione delle strade lungo i moli e le rive», invitandola quindi «a ripigliare le pratiche più energiche onde l'autorità competente (volesse) frattando in via provvisoria rendere le strade più praticabili e migliorare l'illuminazione lungo i moli e le rive» ²⁰⁾.

Se quindi, per i motivi sinteticamente esposti, l'apertura del Canale di Suez non arrecò nel breve periodo effetti particolarmente evidenti sui traffici marittimi del porto di Trieste, non si può negare, tuttavia, che dopo il 1870 i rapporti con i paesi del Levante e dell'Oriente segnarono un notevole sviluppo, che fu agevolato in gran parte dalla compagnia di bandiera austriaca, il Lloyd.

Proprio in quegli anni, infatti, la società di navigazione triestina, fondata dal Bruck nel 1836, riusciva a meritarsi l'appellativo di «brillante navigazione, che non (vi aveva) l'eguale al mondo per numero di

²⁰⁾ Archivio di Stato di Trieste-Governo marittimo, *Lettera della Casa Francesco Parisi inviata alla Deputazione di Borsa*, a. 1886, doc. 566, b. 5/2.

TAB. 7

IMPORTAZIONI IN AUSTRIA DEI COLONIALI E DELLA FRUTTA
MERIDIONALE DAL 1851 AL 1871
(in milioni di fiorini)

Anni	Via Trieste	Via Germania	Altri	Totale
1851	11,0	3,7	5,0	19,7
1852	11,2	4,9	5,3	21,4
1853	13,4	7,4	7,6	28,4
1854	6,4	4,8	6,4	17,6
1855	8,1	7,9	8,2	24,2
1856	7,5	8,9	7,5	23,9
1857	6,6	7,4	13,6	27,6
1858	6,9	8,3	6,7	21,9
1859	5,1	7,9	3,7	16,7
1860	4,6	8,4	2,7	15,7
1861	4,6	8,9	2,3	15,8
1862	5,4	12,6	2,7	20,7
1863	—	—	20,9	20,9
1864	4,3	13,1	2,2	19,6
1865	3,9	14,1	2,2	20,2
1866	4,7	13,4	0,6	18,7
1867	4,5	15,9	0,6	21,0
1868	4,6	17,5	—	22,1
1869	5,2	17,9	0,7	23,8
1870	—	—	25,2	25,2
1871	6,6	21,7	—	28,3

FONTE: Ns. elab. da F. RZIHA, *Sull'importanza del porto di Trieste per l'Austria*, Trieste 1874, p. 26.

piroscafi, appartenenti ad una sola società» ²¹⁾, appellativo che, pur sembrando ispirato da motivi propagandistici, trovava in parte riscontro nell'opinione del Teso, fonte peraltro insospettabile, per il quale il

²¹⁾ M. RASCOVICH, *Origine, progresso e decadenza del moderno commercio di Trieste e modo di rilevarlo*, cit., pp. 94-95.

Lloyd austriaco, grazie al monopolio della maggior parte dei traffici orientali dell'Austria, si era imposto in quegli anni in campo internazionale ²²⁾.

Ma era proprio su questo monopolio, che si appuntavano le riserve di altri secondo i quali esso non solo aveva impedito un adeguato ed auspicabile sviluppo con i nuovi paesi, ma, a causa della mancata concorrenza nella gestione delle linee, non aveva stimolato anche la società ad affrontare la nuova situazione scaturita dall'apertura del Canale, lasciandola in sostanza del tutto impreparata alla richiesta di nuovi servizi ²³⁾.

È probabile che alla base di queste critiche vi fosse un fondo di verità; si ha l'impressione, tuttavia, che esse ignorassero l'effettivo sviluppo del Lloyd tra il 1869 ed il 1887. In questo periodo, infatti, nonostante la crisi finanziaria degli anni '70, la società aveva raddoppiato il tonnellaggio di registro (da 58.000 a 128.000 tonn.) (vedi tab. 8) ²⁴⁾, con un positivo riscontro negli anni successivi sui transiti austriaci attraverso il Canale. Tra il 1890 ed il 1899, infatti, essi erano aumentati più del 100% (da 118.000 a 266.000 tonn.) uguagliando in tal modo l'incremento registrato nei transiti tedeschi (da 491.000 a 1.071.000 tonn.) e superando non solo quelli italiani, che negli stessi anni segnavano addirittura un decremento (da 144.000 a 133.000 tonn.), ma anche i francesi e gli inglesi (rispettivamente da 366.000 a 599.000 e da 5.331.000 a 6.568.000) (vedi tab. 9).

Certo, non è facile stabilire quanto del tonnellaggio austriaco transitato nel Canale potesse imputarsi alle navi del Lloyd, tuttavia non mancano fondati motivi per ritenere, a causa, appunto, del lamentato monopolio dei collegamenti con l'Oriente, che fosse la gran parte.

Se, quindi, sgombriamo il campo dalle opinioni eccessivamente

²²⁾ Va ricordato, tra l'altro, che nel 1896 il Lloyd con 48 bastimenti e con una capacità complessiva di 119.074 tonnellate si era assicurato la sesta posizione tra le varie compagnie che effettuavano il servizio postale attraverso il Canale di Suez. Le cinque compagnie concorrenti erano la Peninsular and Oriental Company, le Messageries impériales, il Norddeutscher Lloyd, l'Orient Line e la Nederland (cfr. A. TESO, *L'Italia e l'Oriente*, cit., p. 89 e p. 395).

²³⁾ A. TAMARO, *Storia di Trieste*, vol. II, Roma 1924, p. 459 e anche F. NEUMANN SPALLART, *Österreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest*, Stuttgart 1882, pp. 68-69.

²⁴⁾ F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 155.

TAB. 8

ATTIVITÀ DEL LLOYD AUSTRIACO DAL 1869 AL 1887

Anni	Navi	Tonnellate di registro brutto	Miglia percorse	Merci trasportate (in quintali)
1869	63	58.640	1.025.149	2.267.983
1871	66	61.340	1.097.909	3.058.579
1873	67	66.929	1.211.180	3.456.185
1875	67	71.393	1.292.698	4.157.077
1877	66	70.726	1.261.798	3.986.822
1879	71	82.242	1.381.698	4.614.016
1881	74	88.224	1.610.885	5.065.516
1883	83	109.429	1.675.560	5.382.760
1885	84	119.787	1.752.519	6.037.364
1887	86	128.154	1.826.567	6.304.359

FONTE: Ns. elab. da *75 Jahre österreichischer Lloyd 1836-1911*, Trieste 1911, p. 18.

TAB. 9

TRANSITI ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ DAL 1890 AL 1899
DISTRIBUITI PER NAZIONALITÀ
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Numero	Regno Unito	Francia	Germania	Austria - Ungheria	Italia	Totale ¹⁾
1890	3.389	5.331	366	491	118	144	6.890
1891	4.207	6.838	407	596	112	180	8.699
1892	3.559	5.827	416	554	125	128	7.712
1893	3.341	5.753	461	556	167	120	7.659
1894	3.352	5.997	467	626	188	119	8.039
1895	3.434	6.063	673	694	166	146	8.448
1896	3.409	5.818	532	806	158	392	8.560
1897	2.896	5.139	520	859	184	129	7.899
1898	3.503	6.298	572	970	213	137	9.239
1899	3.607	6.586	599	1.071	266	133	9.896

¹⁾ Totale generale.

FONTE: Ns. elab. da A.T. WILSON, *Il Canale di Suez. Il suo passato, presente e futuro*, trad. ital., Milano 1939, p. 152.

ottimistiche e tuttavia ridimensioniamo le critiche rivolte al Lloyd – semmai sarebbe da rimproverare in questi anni agli amministratori, una eccessiva prudenza nell’attivare nuovi collegamenti, solo in parte giustificata dal costante indirizzo di economicità impresso da essi alla gestione della compagnia ²⁵⁾ – è innegabile che la Società di navigazione triestina dopo l’apertura del Canale avviò una costante politica di penetrazione nei mercati dell’India e della Cina, talvolta anche a scapito di ulteriori potenziamenti delle linee già operanti nel Mediterraneo orientale ²⁶⁾.

Una conferma in tal senso ci viene non solo dai dati relativi all’attività, che denotano dal 1869 e sino al 1887 un costante sviluppo, pur in coincidenza con la crisi dei traffici del porto di Trieste: aumentano il numero delle navi, dei viaggi e delle miglia percorse, mentre la quantità delle merci trasportate tra i due anni giunge quasi a triplicarsi, ma anche dalle mutate direttrici dei traffici, che si spostarono dalle regioni, verso le quali si erano rivolti con maggiore frequenza nel passato, ai paesi dell’Africa e dell’Asia.

Nel quinquennio 1883-87 il valore dei traffici del porto di Trieste con i paesi europei, rispetto al quinquennio 1858-62, si riduceva, infatti, dall’82,9 al 64,6% ed altrettanto si verificava con l’America (dall’11,0 al 9,8%), mentre con quelli dell’Africa e dell’Asia aumentava rispettivamente dal 5,3% al 7,7% e dallo 0,8 al 17,8% (vedi tab. 10).

²⁵⁾ A tal proposito va ricordato il diniego del Consiglio di amministrazione alla richiesta della Deputazione della Borsa triestina di istituire una linea diretta con Porto Said. Si faceva notare che una politica di generalizzata espansione, sia pur in previsione dell’apertura del Canale di Suez, avrebbe finito per danneggiare in termini economici la Società, facendole precorrere tempi che in quell’occasione sembravano del tutto prematuri (cfr. Archivio Lloyd triestino-Trieste, *Lettera del Consiglio di amministrazione alla Deputazione di Borsa*, Trieste 14 aprile 1867, cartella M/1867, doc. 3213). Nel 1870, inoltre, il Consiglio di amministrazione del Lloyd era stato sollecitato da un suo corrispondente ad esaminare la possibilità di istituire alcuni collegamenti tra le due sponde del mar Rosso, che avrebbero assicurato il trasporto non solo dei pellegrini diretti alla Mecca, ma anche dei prodotti provenienti dalla penisola arabica e dall’Abissinia. Anche in questo caso la richiesta non veniva accolta, ritenendosi più vantaggioso da parte del Consiglio assicurarsi il servizio nel mar Rosso tra Suez, Jeddah ed Hodeida per conto del governo ottomano (cfr. *Il Lloyd triestino 1836-1936. Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, Verona 1938, p. 348).

²⁶⁾ Archivio Lloyd triestino-Trieste, *Rapporto sulla linea di Alessandria a grande velocità*, a. 1869, doc. n. 83.

TAB. 10

TRAFFICO MARITTIMO DI TRIESTE DISTINTO PER CONTINENTI
(in milioni di fiorini)

Continenti	1858-1862	Valori medi annui		%
		%	1883-1887	
Europa	101,9	82,9	198,4	64,6
Africa	6,5	5,3	23,6	7,7
Asia	0,9	0,8	54,6	17,8
America	13,6	11,0	30,2	9,8
Australia	—		0,1	0,1
Totale	122,9	100,0	306,9	100,0

FONTE: NS. elab. da A. FELL, *Die Entwicklung des Handels von Triest in den Jahren 1828-1888 verglichen mit Fiume und Venedig*, Wien 1890, p. 14.

La nuova via marittima attraverso il Canale di Suez e l'aumentata presenza del Lloyd austriaco attraverso lo stesso consentivano, quindi, di accentuare la vocazione orientale dello scalo triestino, come del resto sarebbe emersa in modo più evidente negli anni successivi.

Se dai dati globali, che nella loro genericità non consentono ancora di apprezzare nella giusta misura gli effetti del Canale sui traffici marittimi triestini, spostiamo la nostra attenzione all'analisi più dettagliata sui rapporti di importazione ed esportazione e con i paesi mediterranei orientali e con quelli situati oltre Suez, siamo in grado di trarre valutazioni ancora più significative.

Nei due quinquenni considerati (1858-62 e 1883-87) il movimento globale (importazioni ed esportazioni) espresso in valore segnò un aumento percentuale quasi doppio con i paesi del Mediterraneo orientale rispetto a quelli occidentali (182,9% contro il 96,9%), mentre con i paesi oltre Suez il dato fu particolarmente vistoso (vedi tab. 11).

Se scomponiamo ulteriormente il dato globale nelle due voci che lo compongono, osserviamo una particolare tendenza all'aumento delle esportazioni verso i paesi del Mediterraneo orientale, superiore di molto alle importazioni (289,3% contro il 99,0%), mentre l'inverso avvenne per i paesi situati oltre Suez, ove, infatti, si ebbe un forte incremento del valore delle importazioni, che in termini assoluti superò di ben

TAB. 11

TRAFFICO MARITTIMO DI TRIESTE CON I PAESI DEL
MEDITERRANEO ED OLTRE SUEZ
(in milioni di fiorini)

Paesi mediterranei	Importazioni			Esportazioni			Totale		
	1858-62	1883-87	%	1858-62	1883-87	%	1858-62	1883-87	%
a) Orientali	24,1	47,9	99,0	18,9	73,8	289,3	43,0	121,7	182,9
b) Occidentali	16,1	27,3	69,6	15,7	35,3	125,0	31,8	62,6	96,9
Oltre Suez	0,9	44,2	4.551,6	—	11,0	—	0,9	55,2	5.713,7

FONTE: Ns. elab. da A. FELL, *Die Entwicklung des Handels von Triest in den Jahren 1828-1888 verglichen mit Fiume und Venedig*, Wien 1890, p. 16.

quattro volte quello delle esportazioni (44,2 milioni di fiorini contro gli 11,0).

Non disponiamo, purtroppo, dei dati sulle quantità delle merci importate via mare a Trieste, tuttavia il dato ci sembra già abbastanza indicativo della delusione manifestata in quegli anni dai ceti imprenditoriali, i quali nell'apertura del Canale avevano intravisto a breve termine la possibilità di alimentare con i paesi dell'Oriente un consistente e vantaggioso movimento di esportazione di merci.

Probabilmente agirono su questi risultati anche gli alti noli praticati dalle società di navigazione, che penalizzavano i traffici in uscita da Trieste e facevano sì che le navi giunte cariche nel porto spesso fossero costrette a riprendere il largo cariche di zavorra. Del resto, lo stesso Marchesetti, pur rilevando che il valore del movimento commerciale del porto con l'India tra il 1870 ed il 1880 si era più che triplicato, passando da 9,7 a 29,3 milioni di fiorini, non poteva far a meno di lamentare che le importazioni da quel paese prevalessero decisamente sulle esportazioni, incidendo sul totale per più del 90%, e teneva a puntualizzare inoltre che mentre la dinamica delle importazioni nel periodo considerato risultava crescente, non altrettanto poteva dirsi delle esportazioni, che invece rimanevano stazionarie ²⁷⁾.

²⁷⁾ C. MARCHESETTI, *Trieste e il commercio orientale...*, cit., p. 32.

Una significativa conferma dei dati del Marchesetti veniva poi dal Fell che calcolava nel quinquennio 1883-87 i valori medi annuali in fiorini del movimento di import e di esport triestino nelle Indie orientali, in Cina, ad Aden ed in Giappone. Nel movimento commerciale con le Indie, secondo questo autore, il valore medio delle importazioni superava quello delle esportazioni di ben quattro volte ed altrettanto avveniva, sia pur in proporzioni alquanto ridotte, con gli altri paesi orientali ²⁸⁾.

L'incremento dei rapporti commerciali via mare con i paesi dell'Oriente, che si caratterizzavano, quindi, per una decisa tendenza all'aumento delle importazioni e per gli scarsi risultati ottenuti nella esportazione di prodotti finiti, era dovuto in gran parte, come si è detto, all'attività del Lloyd austriaco, che per tutti gli anni '80 ed anche successivamente si impegnò senza sosta ad aumentare i collegamenti con queste regioni.

Non ci è dato sapere se nelle condizioni ottimali la società di navigazione austriaca avrebbe potuto ottenere migliori risultati, influenzando in modo più incisivo il movimento portuale di Trieste, tuttavia non si può ignorare lo scarso interesse riservatogli dagli organi governativi, sia in tema di sovvenzioni alle sue linee di navigazione, sia nella predisposizione delle indispensabili infrastrutture portuali, che le avrebbero consentito un ruolo ancora più importante.

Il problema delle sovvenzioni governative non era certamente da sottovalutare, soprattutto in funzione della concorrenza delle altre società di navigazione, che godevano in quegli anni da parte dei rispettivi governi di aiuti assai consistenti. Nel 1875, ad esempio, le due più importanti società che operavano nel Mediterraneo e nelle rotte oceaniche, la francese Messageries impèriales e l'inglese Peninsular and Oriental Company avevano ottenuto un contributo per miglio percorso rispettivamente di 2,53 e 3,63 fiorini, mentre il Lloyd si era dovuto accontentare di appena 1,56 fiorini ²⁹⁾.

²⁸⁾ Nel periodo 1883-87 il valore medio annuale delle importazioni dalle Indie orientali ammontava a 40,7 milioni di fiorini, mentre quello delle esportazioni a 9,4. Per la Cina i valori ammontavano a 2,0 milioni di fiorini di importazioni ed a 1,2 milioni di esportazioni; per Aden ed il Giappone rispettivamente a 1,0 e a 0,08 per le importazioni ed a 0,20 ed a 0,03 per le esportazioni (cfr. A. FELL, *Die Entwicklung des Handels von Triest in den Jahren 1828-1888 verglichen mit Fiume und Venedig*, Wien 1890, p. 18).

²⁹⁾ *Betrachtungen über das Dampfschiffahrts-Unternehmen des österreichungarn Lloyd*, Trieste 1876, pp. 28-29.

Negli anni successivi, a seguito dei reiterati interventi del Consiglio di amministrazione, la sovvenzione governativa veniva elevata solo per alcune linee a 2 fiorini per miglio e nonostante ciò risultava ancora inferiore a quanto erogato dai governi tedesco, francese ed italiano alle loro società di navigazione, che riuscivano a spuntare in media contributi quasi doppi ³⁰).

Questo scarso interesse del governo austriaco ad aiutare la propria compagnia di bandiera si poteva percepire anche nelle condizioni del porto triestino le cui attrezzature, come si è già detto, risultavano insufficienti e precarie.

Non a caso, infatti, nel novembre del 1887 i responsabili del Lloyd inoltravano una lunga petizione al Governo marittimo di Trieste, nella quale lamentavano i gravi inconvenienti riscontrati nelle operazioni di carico e di scarico delle merci dalle navi della società, soprattutto, come si affermava, «nei giorni di pioggia... per effetto delle acque che (allagavano) qui è là il suolo e lo (rendevano) a fanghiglia in modo da danneggiare la merce in movimento» ³¹).

La petizione era destinata, tuttavia, a rimanere inevasa per lungo tempo e dovevano passare più di 10 anni prima che il Governo nel 1898 decidesse di presentare alla Camera dei deputati un disegno di legge per l'ampliamento del porto, che avrebbe comportato una spesa complessiva di 6 milioni di fiorini ³²).

Costretto, quindi, a fare affidamento quasi esclusivamente sulle proprie risorse finanziarie in una condizione di infrastrutture portuali assai carenti, il Lloyd si trovò a svolgere i collegamenti con i paesi del Levante e dell'Oriente in una situazione certamente non ottimale, che non gli impedì tuttavia di intensificare quelli che potevano garantirgli un adeguato reddito.

Dall'analisi dei rendiconti relativi ad alcuni collegamenti ed ai risultati gestionali di singole linee con il Levante e l'Oriente, dai quali abbiamo ricavato i prodotti netti e la loro incidenza sulle spese sostenute, siamo stati in grado di trarre utili indicazioni sull'attività del Lloyd in quegli anni.

³⁰) *Il Lloyd triestino (1836-1936). Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, cit., p. 367 e per ulteriori dettagli cfr. F. BABUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 140.

³¹) Archivio di Stato-Trieste, Governo marittimo, a. 1887, busta 5/r, fasc. 567.

³²) A. TESO, *L'Italia e l'Oriente*, cit., p. 395.

Delle cinque linee esaminate – la Trieste-Alessandria, la Greco-orientale, la Trieste-Bombay, la Levante e la Trieste-Syra-Egitto – la più attiva, in termini di prodotto netto, fu la Trieste-Bombay, che pur avendo chiuso nel 1871 con un forte passivo (143.000 fiorini), otto anni dopo registrava un netto e deciso miglioramento (205.000 fiorini). La Levante e la Trieste-Alessandria chiudevano anch'esse in attivo, tuttavia gli introiti segnarono una tendenza decrescente, mentre le altre due (la Syra-Egitto e la Greco-orientale) registrarono in alcuni anni pesanti perdite (vedi tab. 12).

Dati più analitici, che attengono in particolare ai viaggi, ci confermano l'accentuato interesse del Lloyd nei confronti dei paesi dell'Oriente, verso i quali essi registrarono notevoli incrementi. Nella linea con Bombay, infatti, i collegamenti passarono da 8 nel 1871 a 16 nel 1877 ed a 12 nel 1878, mentre le altre quattro linee li mantennero quasi costanti (intorno ai 50). Il rendimento per singolo viaggio, ottenuto dal

TAB. 12

PRODOTTO NETTO DI ALCUNE LINEE LEVANTINE ED
ORIENTALI GESTITE DAL LLOYD AUSTRIACO DAL 1870 AL 1878
(migliaia di fiorini)

Anni	Syra-Egitto	Levante	Alessandria	Greco - Orientale	Bombay	Totale prodotto netto ¹⁾
1870	11	690	817	197	—	1.715
1871	31	880	746	133	— 143	1.647
1872	— 57	900	447	— 82	22	1.230
1873	— 115	594	340	— 155	148	812
1874	— 121	639	218	— 102	118	752
1875	— 31	527	313	— 56	71	824
1876	— 25	616	311	— 16	170	1.056
1877	140	673	276	— 73	120	1.136
1878	359	828	295	50	205	1.737

¹⁾ Depurato delle perdite.

FONTE: Ns. elab. da Archivio del Lloyd Triestino, Trieste, *Rendiconto gestione linee varie*, carpetta M/1881.

rapporto tra il prodotto netto e le spese, mentre fu decrescente nelle linee con Alessandria (dal 75,5 al 36,4%) e nella Greco-orientale (dal 23,2 al 7,3%) migliorò notevolmente in quelle del Levante (dal 73,0% al 94,3%) e di Bombay (dal 3,0% al 34,0%). Anche la quinta linea, la Syra-Egitto, consentì rendimenti per viaggio crescenti; tuttavia essi vennero realizzati a fronte di consistenti passivi accumulati tra il 1872 ed il 1876 (vedi tab. 13).

TAB. 13

RENDIMENTO PER SINGOLO VIAGGIO DI ALCUNE LINEE
LEVANTINE ED ORIENTALI GESTITE DAL LLOYD AUSTRIACO
DAL 1870 AL 1878 ¹⁾
(in percentuale)

	Syra-Egitto		Levante		Alessandria		Greco-Orientale		Bombay	
	N. Viaggi	Rend.	N. Viaggi	Rend.	N. Viaggi	Rend.	N. Viaggi	Rend.	N. Viaggi	Rend.
1870	53	0,9	55	59,0	53	75,5	52	23,2	—	—
1871	52	2,5	54	73,0	52	64,6	53	16,3	8	—
1872	52	—	54	73,1	53	38,2	54	—	12	3,0
1873	52 $\frac{3}{4}$	—	57	46,1	52	28,4	53	—	12	21,4
1874	53	—	53	52,9	52	17,5	52	—	19	10,6
1875	52	—	52	48,7	53	28,4	53	—	18	6,8
1876	52	—	54	54,1	52	29,4	52	—	13	21,3
1877	52	12,9	53	62,1	51	26,3	52	—	16	11,6
1878	52	40,7	52	94,3	51	36,4	53	7,3	12	34,0

¹⁾ Calcolato in base al rapporto del prodotto netto sulle spese.

FONTE: Ns. elab. da Archivio del Lloyd Triestino, Trieste, *Rendiconto gestione linee varie*, carpetta M/1881.

In pratica, i dati confermavano la tendenza del Lloyd a potenziare, dopo l'apertura del Canale di Suez, le linee con il Levante e l'Oriente, grazie anche al maggiore rendimento ottenuto in esse e non solo attraverso l'aumento della capacità delle navi impiegate nelle rotte, ma anche con l'istituzione di nuovi e più articolati collegamenti.

Nel 1874, ad esempio, la società di navigazione immetteva in servizio 3 nuovi vapori di stazza superiore alle 2.000 tonnellate, mentre nel 1886, in occasione del cinquantenario della sua fondazione, destinava alla linea espressa con l'Egitto altri due vapori, l'Imperator e l'Imperatrix, che stazzavano quasi 4.000 tonnellate ³³). Grazie alla maggior capacità della flotta, la società ampliava poi i collegamenti con i paesi dell'Oriente, come nel 1878 quando essa, in base ad un nuovo contratto postale e di navigazione, si impegnava a prolungare i viaggi diretti a Bombay, assicurandone 6 per Calcutta ed altrettanti per Singapore ³⁴).

L'anno successivo, poi, da Bombay il Lloyd faceva giungere le proprie navi sino a Colombo e dopo un primo tentativo, conclusosi positivamente, decideva di attivare ben 9 corse per Hong-Kong, seguendo sempre la rotta di Bombay, e di aumentare di 3 quelle per Calcutta al fine di assicurarsi il monopolio dell'importazione della juta via Trieste ³⁵).

In sostanza, aperta ormai la strada, non contento dei progressi ottenuti, il Lloyd estendeva ulteriormente i propri interessi nelle regioni orientali, insediandosi nel porto di Shanghai e puntando decisamente sino a quelli della Birmania, destinati a svolgere una funzione importante nella esportazione del riso verso i paesi europei ³⁶). Anche se ai primi del '90 veniva colpito da un'altra crisi finanziaria che lo costringeva a ridurre l'attività ed a selezionare le linee, mantenendo quelle più redditizie, la compagnia triestina decideva di potenziare solo quelle orientali giungendo fino alle coste del Giappone, che già in quegli anni incominciava a vivere un accelerato sviluppo economico.

La scelta orientale si dimostrò, anche in questi anni, particolarmente felice, poiché contribuì in modo sensibile alla ripresa, consentendogli già nel 1893 di ritornare ad un modesto utile, dopo i pesanti deficit degli anni precedenti ³⁷) e di riprendere con rinnovato vigore quella

³³) G. GEROLAMI, *Navi e servizi del Lloyd triestino 1836-1956*, II ediz., Trieste 1956, p. 14.

³⁴) *Il Lloyd triestino (1836-1936). Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, cit., p. 353.

³⁵) *Fünfundsiebzig Jahre österreichischer Lloyd 1836-1911*, cit., p. 59.

³⁶) *Il Lloyd triestino (1836-1936). Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, cit., p. 376.

³⁷) Nel 1891 la società aveva chiuso l'esercizio con un deficit di 1,2 milioni di fiorini (cfr. anche per dati più analitici, *Il Lloyd triestino (1836-1936). Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, cit., p. 372 e ss.).

attività, che vedeva quasi raddoppiare tra il 1893 ed il 1901 le merci trasportate, pur in presenza di una flotta ridotta negli stessi anni da 76 a 63 unità³⁸). In tal modo anche il Lloyd, per la sua parte, offriva un contributo notevole allo sviluppo dei traffici marittimi di Trieste, che ai primi del Novecento avrebbero segnato una importante svolta, soprattutto con quelle regioni che il Canale di Suez aveva ormai inserito stabilmente nei traffici internazionali.

L'alba del nuovo secolo, infatti, si apriva sullo scenario triestino con i migliori auspici, svelandoci una realtà urbana che, superata la lunga fase di incertezza, si avviava a svolgere un ruolo vieppiù crescente nell'ambito dell'economia austriaca e dei suoi traffici marittimi.

Non è un caso che proprio in questi anni un contemporaneo attento si esprimesse in questi termini nel descrivere la sua città: «Da qualunque parte vi si arriva Trieste presenta uno spettacolo meraviglioso. Dal mare si vede aprirsi a poco a poco l'Anfiteatro del suo golfo, non incombente come a Napoli, ma più basso, più lontano, quasi confuso nell'estremo orizzonte... Dai fianchi delle montagne petrose, tra le rade macchie di bosco sorgono ad una ad una le colline, si impostano le valli brevi ed anguste. Poi lo spettacolo si allontana; la città si rivela nei suoi particolari, tra il fumo dei piroscafi, degli opifici, degli alti forni di Servola, attraversato da baleni di fiamme... Chi venga da oltr'Alpe e ...scorga per la prima volta, mentre pare che il treno prenda l'abbrivo, le coste frequenti di viti e di olivi, gli scogli appena sommersi, il vasto azzurro mare e finalmente la grande città, prova tutto l'entusiasmo che suscitano i grandi spettacoli della natura»³⁹).

Una descrizione, questa, che, pur venata da toni poetici, sembrava ben captare nella sua semplicità l'aria di progresso che incominciava a respirarsi in quegli anni nella città adriatica. I commercianti triestini guardavano ora con maggiore fiducia nel futuro, rendendosi conto che non era più tempo di inutili polemiche, ma di concrete e valide iniziative e che bisognava operare e produrre con metodi nuovi per sfruttare adeguatamente le possibilità che gli si offrivano numerose dallo sviluppo del loro porto.

³⁸) Tra il 1893 ed il 1901 le merci trasportate passarono da 6.646.112 a 11.068.023 q.li e le miglia percorse da 1.836.726 a 2.192.229 (cfr. *Fünfundsiebzig Jahre österreichischer Lloyd 1836-1911*, cit., p. 84).

³⁹) A. BRUNIALTI-S. GRANDE, *Il Mediterraneo. Nella natura, nella storia e nella vita dei popoli*, vol. II, *Il Mediterraneo centrale*, Torino 1922, pp. 917-18.

L'impresa non era certo facile. Anche se tra il 1893 ed il 1900 il numero delle navi approdate riprendeva a crescere (vedi tab. 14), l'aumento era ancora abbastanza contenuto, mentre in termini relativi, in confronto cioè con gli altri porti europei – Venezia, Genova ed Amburgo –, la partecipazione di Trieste al movimento commerciale tra il 1880 ed il 1899 risultava ancora modesta (vedi tab. 15).

TAB. 14

NAVIGLI APPRODATI NEL PORTO DI TRIESTE DAL 1893 AL 1900
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Numero	Tonnellate
1893	7.845	1.574,9
1894	7.430	1.626,3
1895	8.085	1.760,1
1896	8.728	1.780,9
1897	9.592	1.934,4
1898	8.708	2.063,1
1899	8.886	2.181,7
1900	8.465	2.158,6

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1910*, Trieste 1911, 40.

TAB. 15

MOVIMENTO COMMERCIALE DI ALCUNI PORTI DAL 1860 AL 1899
(in milioni di tonnellate)

Anni	Totale	Partecipazione in percentuale					Totale
		Trieste	Venezia	Genova	Amburgo	Altri	
1860-1869	5,5	11,5	6,0	16,0	20,0	46,5	100,0
1870-1879	8,9	9,4	5,0	14,0	25,0	46,6	100,0
1880-1889	14,6	7,6	5,0	19,0	29,0	39,4	100,0
1890-1899	21,0	6,1	5,0	17,0	34,4	37,5	100,0

FONTE: Ns. elab. da F. KARMINSKI, *Triest als österreichisches Handelshemporium*, Wien 1910, in F. BARBUDIERI, *I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma 1965, p. 139.

V'erano, tuttavia, rispetto al passato, alcune novità che non avrebbero mancato di lì a breve a dispiegare i primi effetti positivi. Il governo austriaco, dopo anni di interventi sporadici ed occasionali, impostava finalmente una politica organica di interventi a favore dei traffici triestini, tra i quali ricordiamo l'abolizione del porto franco, l'introduzione di particolari agevolazioni nei commerci marittimi di importazione, il potenziamento delle strutture ricettive del porto ed in ultimo la creazione dei presupposti necessari allo sviluppo di un apparato industriale nell'immediato retroterra, che consentisse la trasformazione in loco di alcuni prodotti importati via mare dall'estero.

L'intervento più problematico fu certamente l'abolizione del porto franco che non mancò di suscitare aspre polemiche soprattutto nei ceti mercantili, per i quali «l'improvvisa» iniziativa avrebbe danneggiato non solo i loro commerci, ma anche l'economia dell'intera città, dei cui effettivi bisogni il governo, come sostenevano, non aveva «un concetto chiaro e preciso». Di qui la richiesta che lo stesso ponesse mano, invece, ad «opportuni e radicali provvedimenti affinché fosse evitata la decadenza del più importante emporio commerciale» ⁴⁰).

Dal canto loro, gli ambienti politici e la stampa governativa evidenziavano, invece, gli effetti positivi che sarebbero scaturiti dal provvedimento, ricordando a tal proposito la positiva esperienza della città di Amburgo. Grazie all'abolizione del suo porto franco, infatti, essa non solo aveva visto crescere sensibilmente i traffici marittimi, ma era anche riuscita ad integrarsi perfettamente nel sistema degli scambi internazionali di gran parte degli stati tedeschi ⁴¹).

Ora, se nel breve periodo le argomentazioni dei ceti mercantili sembravano avere un indubbio riscontro – tra il 1892 ed il 1893 si verificava, infatti, una breve stasi nei traffici connessa con una depressione generale, peraltro estesa anche a molti paesi europei, compresa l'Italia – l'esperienza degli anni successivi dimostrava, tuttavia, l'opportunità di un intervento, che in effetti aveva inteso inserire più organicamente Trieste ed il suo porto nel tessuto economico dell'impero austro-ungarico.

⁴⁰) Archivio di Stato-Trieste, *Lettera inviata dal Podestà di Trieste Pitter al Ministro del commercio*, 15.7.1891, Atti Presidiali, a. 1891, buste 1/107, 1/142, doc. 280 047.

⁴¹) Cfr. «L'Osservatore triestino», del 9 novembre 1891.

Tra il 1891 ed il 1897, infatti, il tonnellaggio di stazza netta nel porto triestino aumentava del 31 %, mentre in quelli di Amburgo e di Genova si registravano incrementi inferiori, rispettivamente del 20 e del 13 %; nel porto di Marsiglia, invece, negli stessi anni si aveva una flessione del 3% ⁴²⁾.

All'abolizione del porto franco seguivano, poi, come si è detto, altri interventi governativi che miravano da una parte a potenziare le strutture recettive del porto – si costruirono due ampi bacini ⁴³⁾ e nuovi moli esclusivamente riservati ad accogliere alcuni prodotti, quale il legname ed il petrolio ⁴⁴⁾ – e dall'altra a favorire l'impianto di nuove industrie.

Sino a tutto il 1900, infatti, il governo aveva accordato alle iniziative imprenditoriali, sorte nelle immediate vicinanze del porto, particolari incentivi, che prevedevano anche l'esenzione da ogni nuova imposta erariale ⁴⁵⁾. Sicché accanto agli alti forni di Servola era sorto lo Jutificio triestino, mentre si erano costruiti alcuni oleifici, la Spremitura di olii vegetali, la Raffineria d'oli minerali di S. Saba e la Prima pilatura di riso triestino ⁴⁶⁾. Altre agevolazioni venivano riservate, poi, ai commerci con l'introduzione di dazi differenziali a favore dell'importazione via mare di alcuni generi richiesti dal mercato europeo, quali il cacao, il caffè, il thè, le spezie ed il riso.

Nel primo decennio del Novecento, grazie anche alla favorevole congiuntura internazionale, la lenta ripresa degli ultimi anni del secolo precedente appariva ancora più marcata e non è certo un caso che essa andasse a coincidere con il notevole sviluppo dei transiti attraverso il canale di Suez. La nuova via d'acqua, in effetti, dopo un primo periodo di incertezze e di delusioni, iniziava a svolgere finalmente quell'importante funzione da tutti attesa nei collegamenti con i paesi del Levante, del medio e dell'estremo Oriente, peraltro confermata da un aumento del 70% della stazza netta transitata in questi stessi anni (vedi tab. 16).

⁴²⁾ F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 73.

⁴³⁾ G. VALUSSI, *Friuli-Venezia Giulia*, in «Le Regioni d'Italia», a cura di A. Almagià, vol. V, Torino 1961, p. 297.

⁴⁴⁾ F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 55.

⁴⁵⁾ B. BENUSSI, *L'Istria nei suoi millenni di storia*, cit., p. 575.

⁴⁶⁾ G. LUZZATTO, *Il porto di Trieste*, Roma 1945, pp. 20-21.

TAB. 16

TRANSITI ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ DAL 1900 AL 1913
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Stazza netta	Anni	Stazza netta
1900	9.738,2	1907	14.728,4
1901	10.823,4	1908	13.633,3
1902	11.248,4	1909	15.407,5
1903	11.907,3	1910	16.581,9
1904	13.401,8	1911	18.324,8
1905	13.134,1	1912	20.275,1
1906	13.445,5	1913	20.033,9

FONTE: Ns. elab. da P. MALTESE, *Storia del Canale di Suez. L'Egitto e il Canale 1833-1956*, Milano 1978, p. 355.

TAB. 17

MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DI TRIESTE
DAL 1880 AL 1913
(in migliaia di tonnellate)

Anni	Impor- tazioni	Espor- tazioni	Totale	Anni	Impor- tazioni	Espor- tazioni	Totale
1880-1889 ¹⁾	560,3	665,0	1.225,3	1904	1.511,5	740,2	2.251,4
1895	868,6	556,5	1.425,1	1905	1.551,5	758,4	2.309,9
1896	859,4	562,2	1.421,6	1906	1.660,3	931,9	2.592,2
1897	1.038,7	622,7	1.661,4	1907	1.933,8	810,2	2.744,0
1898	1.166,2	669,9	1.836,1	1908	2.015,7	767,3	2.723,0
1899	1.198,9	713,6	1.912,5	1909	2.094,6	814,4	2.909,0
1900	1.136,0	766,9	1.902,9	1910	1.983,9	871,1	2.855,0
1901	1.111,5	779,9	1.891,4	1911	2.144,1	928,1	3.072,2
1902	1.218,6	781,1	1.999,7	1912	2.042,3	981,7	3.024,0
1903	1.360,4	744,7	2.105,1	1913	2.314,0	1.135,7	3.449,7

¹⁾ Media del decennio.

FONTE: Ns. elab. da F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma 1965, p. 261 e G. ROLETTI, *Il porto di Trieste*, Bologna 1941, p. 244.

Altrettanto positivi risultavano i dati del movimento commerciale del porto di Trieste con un andamento crescente ed in termini di quantità e di valori. Nel 1903 si superavano i due milioni di tonnellate, che nel 1911 giungevano a tre, con una progressione continua e costante anche negli anni intermedi (vedi tab. 17), mentre i valori nel 1910 raddoppiavano rispetto alla media del decennio 1880-1889. In particolare tra il 1909 ed il 1913, in un solo quinquennio, essi aumentavano del 66,6% (vedi tab. 18).

TAB. 18

MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DI TRIESTE
DAL 1880 AL 1913
(in milioni di corone)

Anni	Importazioni ed esportazioni
1880-1889 ¹⁾	658,2
1890-1899 ¹⁾	693,6
1900	712,6
1901	743,4
1902	725,6
1903	782,0
1904	906,4
1905	918,8
1906	1.061,4
1907	1.093,3
1908	1.000,5
1909	1.081,7
1910	1.365,4
1911	1.457,2
1912	1.671,8
1913	1.801,6

¹⁾ Media del decennio.

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 139.

TAB. 19

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE IN ALCUNI PORTI EUROPEI
DAL 1900 AL 1913
(in milioni di tonnellate)

Anni	Amburgo	Anversa	APPRODI NEI PORTI		Trieste	Venezia
			Genova	Marsiglia		
1900	8,0	6,7	4,1	4,6	2,2	1,3
1905	10,4	9,9	6,4	7,4	3,0	1,7
1906	11,0	10,9	6,9	8,0	3,1	1,9
1907	12,0	11,2	6,8	8,4	3,4	1,9
1908	11,9	11,1	7,0	8,9	3,6	1,9
1909	12,2	11,9	7,7	9,1	4,0	2,2
1910	12,7	12,7	7,4	9,4	4,2	2,2
1911	13,2	13,3	7,4	9,8	4,2	2,2
1912	13,6	13,8	7,1	9,7	4,6	2,2
1913	14,2	—	7,1	10,5	5,5	2,2

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 100 e per i dati del 1913 F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma 1965, p. 121.

I progressi registrati nei traffici marittimi erano ancora più apprezzabili se si guarda a quanto avveniva negli stessi anni in alcuni porti europei. Se, infatti, tra il 1900 ed il 1913 il movimento delle navi approdate in quelli di Genova e di Venezia aumentava rispettivamente del 73,2 e del 69,2% e se maggiori incrementi si avevano nei porti di Amburgo (77,5%) e di Marsiglia (128,3%), tuttavia la percentuale più alta spettava proprio a Trieste, il cui porto negli stessi anni si dimostrava più dinamico con un aumento pari al 150% (vedi tab. 19).

Certo sarebbe troppo semplicistico da parte nostra accreditare il merito di questo sviluppo alla politica del governo austriaco, che mirò ad assicurare in questi anni al principale suo sbocco marittimo nell'Adriatico una quota sempre maggiore di traffici. Tuttavia non sono certamente da sottovalutare gli effetti positivi arrecati al porto sia dalle tariffe speciali e dagli abbuoni sui trasporti, che miravano ad agevolare i rapporti interni con la Boemia e la Moravia, sia da quelle cumulative

nel Levante e di carattere preferenziale, che favorivano l'importazione a Trieste del caffè e dei coloniali ⁴⁷⁾). Come, al tempo stesso, non dovrebbero ignorarsi le crescenti sovvenzioni governative alle compagnie di navigazione della città, e quindi non solo al Lloyd austriaco ⁴⁸⁾, cui facevano da contraltare le onerose tariffe adottate nel Tirolo per le merci importate dal porto di Venezia.

Ma, a ben guardare, non fu questa la sola causa del vigoroso sviluppo dei traffici. Vi contribuirono anche la diversa funzione del porto e la sua crescente vocazione, grazie alla nuova via marittima di Suez, ad intensificare i rapporti con il Levante e l'Estremo Oriente, soprattutto attraverso la sua più importante compagnia di bandiera che, dopo la crisi finanziaria degli anni '90, conosceva anch'essa una robusta ripresa.

In effetti, quanto al primo aspetto, è da osservare che nel periodo successivo all'apertura del Canale il porto non era stato in grado di sfruttare in pieno i vantaggi della nuova via, limitandosi a svolgere una funzione meramente «regionale», intesa soprattutto allo sbarco dei prodotti provenienti dall'estero ed al loro successivo inoltro nei vari paesi europei ⁴⁹⁾. In tal modo, contrariamente alle ottimistiche previsioni, l'emporio si era trasformato in un semplice luogo di transito perdendo gran parte delle attrattive esercitate sui commercianti locali ed esteri, che non erano riusciti ad esercitare «in proprio» e di alimentare, pertanto, una vivace attività di scambio. La diffusa propensione degli importatori a cercare il contatto diretto con i produttori esteri, resa più facile dalla nuova via marittima, aveva portato quindi ad eliminare progressivamente l'importante funzione d'intermediazione commerciale fino allora esercitata dal porto triestino ⁵⁰⁾.

Negli ultimi anni del secolo e soprattutto agli inizi del nuovo la situazione si presentava, invece, notevolmente cambiata. Gli interventi governativi e delle autorità locali, che avevano portato al potenziamento delle strutture ricettive del porto ed all'abolizione del porto franco, stimolavano le diverse case commerciali a riprendere e ad intensificare la

⁴⁷⁾ F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 70 e ss.

⁴⁸⁾ B. BENUSSI, *L'Istria nei suoi millenni di storia*, cit., p. 571.

⁴⁹⁾ G. LUZZATTO, *Il porto di Trieste*, cit., pp. 18-19.

⁵⁰⁾ G. JANGAKIS, *Le port de Triest avant et après la dissolution de la Monarchie austro-hongroise*, Lousanne 1923, p. 58.

loro attività, mentre l'avviato sviluppo industriale, non più limitato al settore delle costruzioni navali ed all'attività armatoriale, ma esteso anche ad alcune imprese strettamente collegate con i traffici portuali ⁵¹⁾, contribuiva ulteriormente ad accelerare l'importante processo di trasformazione. Di qui il passaggio della mera funzione geografica e quella commerciale ed industriale, strettamente collegate non solo con l'usuale e crescente domanda dei paesi europei, ma anche con quella proveniente ora dall'immediato retroterra.

Questo tipo di sviluppo, i cui inizi andavano a collocarsi tra gli anni novanta dell'800 ed il primo decennio del nuovo secolo, caratterizzava anche la qualità dei traffici marittimi, nel senso che spingeva all'aumento delle importazioni di materie prime o di semilavorati, che venivano trasformati in loco, mentre non stimolava nella stessa misura il movimento di esportazione.

Alcuni dati relativi al 1905 ed al 1912, che pongono il movimento commerciale del porto di Trieste in confronto con quello di alcuni porti europei, evidenziavano infatti tra i due anni un aumento percentuale maggiore nelle importazioni (31,6%) rispetto alle esportazioni (28,9%), mentre la tendenza inversa si verificava ad esempio in quelli di Amburgo e di Anversa, ove l'incremento percentuale delle esportazioni sopravanzava quello relativo alle importazioni (46,1% contro il 37,6% per il primo e 49,3% contro il 29,6% per il secondo) (vedi tab. 20).

Nel 1912, peraltro, le importazioni a Trieste via mare rappresentavano in termini assoluti e per quantità più del doppio delle esportazioni, riflettendo in tal modo la generale tendenza dei commerci austriaci, caratterizzati nel quinquennio 1907-1911 da un consistente incremento dell'importazione di materie prime (31,1%) e da una stasi nelle esportazioni di prodotti finiti ⁵²⁾.

Sono abbastanza note agli studiosi le cause di questo fenomeno, che trovava la sua spiegazione nella relativa arretratezza dell'industria austriaca nei confronti di quella dei paesi europei economicamente più

⁵¹⁾ G. LUZZATTO, *Il porto di Trieste*, cit., pp. 20-21 e F. BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, cit., p. 139.

⁵²⁾ Il valore delle materie prime importate passava tra il 1907 ed il 1911 da 290,5 a 381,0 milioni di dollari, mentre le esportazioni delle merci manufatte rimanevano quasi costanti da un valore di 234,0 milioni di dollari a 234,5 milioni (cfr. J. DAWENPORT WHELPLEY, *Il commercio del mondo*, trad. ital., Torino 1915, pp. 142-144).

TAB. 20

MOVIMENTO COMMERCIALE IN ALCUNI PORTI EUROPEI
NEL 1905 E NEL 1912
(in milioni di quintali)

Porti	Imp.	1905 Esp.	Totale	Imp.	% ¹⁾	1912 Esp.	%	Totale	%
Amburgo	121,0	55,5	176,5	166,5	(37,6)	81,1	(46,1)	247,6	(40,3)
Anversa	77,8	54,1	131,9	100,8	(29,6)	80,8	(49,3)	181,6	(37,7)
Genova	47,8	8,9	56,7	62,0	(29,7)	11,7	(31,5)	73,7	(30,0)
Marsiglia	38,8	23,7	62,5	55,5	(43,0)	27,7	(16,9)	83,2	(33,1)
Trieste	15,5	7,6	23,1	20,4	(31,6)	9,8	(28,9)	30,2	(30,8)
Venezia	16,6	2,4	19,0	25,0	(50,6)	3,7	(54,2)	28,7	(51,1)

¹⁾ Dato percentuale rispetto al 1905.

FONTE: Ns. elab. da M. ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Roma 1915, p. 94.

TAB. 21

MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DI TRIESTE
DISTINTO PER PAESI NEL 1913
(in migliaia di fiorini)

Provenienze Destinazioni	Importazioni	%	Esportazioni	%	Totale	%
Levante ¹⁾	162.423	18,7	357.514	38,3	519.937	28,9
Africa del Nord	8.331	0,9	13.246	1,4	35.309	1,9
Egitto	92.254	10,6	156.381	16,8	248.635	13,8
Estremo Oriente	158.787	18,3	144.084	15,5	302.871	16,8
Inghilterra	53.789	6,2	4.170	0,4	57.959	3,2
Italia	84.834	9,8	58.729	6,3	143.563	8,0
Altre	309.100	35,5	197.950	21,3	493.318	27,4
Totale	869.518	100,0	932.074	100,0	1.801.592	100,0

¹⁾ Compresi la Grecia ed il Mar Nero.

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 142.

progrediti ⁵³⁾, tuttavia è probabile che sui dati del movimento commerciale marittimo triestino agissero anche gli orientamenti di politica economica, che da una parte agevolavano l'importazione via Trieste di determinati generi – attraverso appunto le tariffe preferenziali di cui si è parlato in precedenza – e dall'altra convogliavano i prodotti delle regioni industriali dell'impero, destinati all'esportazione, verso i porti nordici, segnatamente verso quello di Amburgo ⁵⁴⁾.

Alla diversa funzione svolta dal porto, nel quale si affermava un notevole sviluppo del movimento di importazione di generi e materie prime, si abbinava, quale fattore di ulteriore progresso la sua particolare vocazione ad intensificare i rapporti con i paesi del Mediterraneo orientale e meridionale e con quelli dell'Oriente, grazie alla nuova via marittima di Suez. Nel 1913 infatti il valore globale dei traffici con queste zone superava, il 61,0% (vedi tab. 21). Tale vocazione, consolidatasi a tal punto da trascurare i tradizionali canali di collegamento a favore dei nuovi paesi, che grazie al Canale di Suez erano diventati i referenti privilegiati dei commercianti triestini, veniva confermata, ad esempio, dall'andamento delle importazioni di cotone.

Nel 1908 esse provenivano per il 29,1% dalle Indie, per il 42,9% dall'Egitto e dal Levante e per il 28,0% dalle Americhe. Sei anni dopo, nel 1913, il flusso subiva sensibili cambiamenti, che portavano ad un aumento del peso delle Indie e dell'Egitto e Levante (al 35,9% ed al 44,5%) e ad una diminuzione di quello delle Americhe, le cui importazioni scendevano dal 28,0 al 19,6%. Un altro caso emblematico era poi quello della juta, la cui quantità importata dalle Indie tra il 1908 ed il 1913 risultava in costante e continuo aumento (vedi tab. 22).

L'ulteriore elaborazione dei dati consente di rilevare che negli stessi anni le importazioni di cotone dalle Indie aumentarono del 36,2%, quelle dall'Egitto, pur essendo prevalenti in termini assoluti, assai meno (del 14,8%), mentre si manifestò una accentuata tendenza decrescente per quelle provenienti dalla tradizionale via delle Americhe, che diminuirono di più di un quinto (22,6%) ⁵⁵⁾.

⁵³⁾ T. BEREND-G. RANKJ, *Lo sviluppo economico nell'Europa centro-orientale nel XIX e XX secolo*, trad. ital., Bologna 1978, p. 165.

⁵⁴⁾ G. JANGAKIS, *Le port de Trieste avant et après la dissolution de la Monarchie austro-hongroise*, cit., p. 59.

⁵⁵⁾ Nel 1913 venivano importati anche dai paesi dell'Oriente grossi quantitativi di riso (83.000 tonn.) di caffè (80.000 tonn.) e di semi oleosi (79.000 tonn.) (cfr. A.

TAB. 22

IMPORTAZIONE DI COTONE E DI JUTA A TRIESTE
DAL 1908 AL 1913
(in migliaia di quintali)

ANNI	COTONE			Totale	JUTA Indie
	Indie	Egitto e Levante	Americhe		
1908	186,4	274,4	179,4	640,2	294,1
1909	202,5	338,3	172,3	713,1	291,3
1910	385,3	300,7	76,8	762,8	245,0
1911	258,6	330,7	180,6	769,9	288,9
1912	187,4	377,8	233,7	798,9	322,9
1913	253,9	315,0	138,8	707,7	313,1

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche di Trieste nell'anno 1910*, Trieste 1911, p. 115 e ID., *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 130.

Ad agevolare la vocazione orientale del porto triestino contribuiva anche questi anni, come già nel passato, il Lloyd austriaco, che incrementava ulteriormente il trasporto di merci ed i collegamenti con tali regioni, nonostante l'accesa concorrenza delle compagnie rivali, inglesi e tedesche, che riuscivano a sfruttare i noli preferenziali praticati nei porti del Nord ⁵⁶). Anzi, proprio il continuo incremento dei traffici con l'Oriente consentiva alla società di realizzare profitti crescenti, che tra il 1908 ed il 1913 aumentarono del 61,8%, grazie allo sviluppo registrato e nel trasporto delle merci (45,4%) e dei passeggeri (89,2%). Peraltro il contemporaneo modesto aumento delle miglia percorse, a fronte di risultati così brillanti, dimostrava una maggiore produttività delle navi impiegate nei viaggi, rese più efficienti e moderne, come risulta dal loro valore di carico in bilancio, che tra le due date passò da 50,3 a 71,3 milioni di fiorini (vedi tab. 23).

BRUNIALTI-S. GRANDE, *Il Mediterraneo. Nella natura, nella storia e nella vita dei popoli*, vol. II, cit., p. 924).

⁵⁶) Camera di Commercio e Industria, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1910*, Trieste 1911, p. 96 ed anche *Il Lloyd triestino (1836-1936). Contributo alla storia italiana della navigazione marittima*, cit., p. 384.

TAB. 23

ATTIVITÀ DEL LLOYD AUSTRIACO DAL 1908 AL 1913
(in milioni di corone e di tonnellate)

Anni	Reddito lordo	Valore flotta in bilancio	Passeggeri trasportati	Merci	Miglia percorse
1908	7,6	50,3	278.975	1,1	2.112.029
1909	10,5	54,9	376.951	1,1	2.108.133
1910	11,5	56,1	466.139	1,3	2.158.439
1911	11,1	57,3	397.518	1,3	2.095.336
1912	11,2	61,0	508.140	1,4	2.399.950
1913	12,3	71,3	527.837	1,6	2.432.728

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 73.

TAB. 24

ATTIVITÀ DEL LLOYD AUSTRIACO NEL 1913
(in milioni di quintali)

N. viaggi	%	Linee	Merci	%
260	23,4	Levante e Mediterraneo	6,7	50,8
54	4,9	Indie, Cina e Giappone	3,9	29,5
401	36,1	Dalmazia Albania	0,4	3,0
140	12,6	Danubio e Mar Nero	2,0	15,2
255	23,0	<u>Trieste Venezia</u>	<u>0,2</u>	<u>1,5</u>
1.110	100,0	Servizi regolari	13,2	100,0
78		Navigazione eventuale	<u>2,5</u>	
1.188	Totale		15,7	

FONTE: Ns. elab. da CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA, *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste 1914, p. 73.

Il notevole aumento dell'attività del Lloyd era ancora più apprezzabile, se si considera che già alla fine del XIX secolo aveva perso il quasi-monopolio dei traffici nel porto triestino, a causa della concorrenza di altre società di navigazione che erano sorte in quegli anni. Ci riferiamo in particolare all'Austro-americana, società dotata di ben 34 piroscafi, quasi la metà dell'intera flotta lloydiana, ed alla Tripcovich e C., che poteva contare su 16 moderne unità per una capacità complessiva di stazza di 58.122 tonnellate ⁵⁷⁾.

Ma tale concorrenza, che tutto sommato finiva per riflettersi positivamente sui traffici del porto, destinato ormai ad assorbire, insieme con quello di Fiume, un terzo del valore globale del commercio estero austro-ungarico ⁵⁸⁾, non impedì alle navi del Lloyd di privilegiare ancora le vie orientali, nelle quali infatti concentrarono più dell'80% dei loro trasporti mercantili (vedi tab. 24).

Trovavano in tal modo piena conferma le geniali intuizioni del Metternich, del Bruck e del Negrelli, per non parlare della lungimirante politica di Carlo VI ⁵⁹⁾, i quali avevano intravisto nella realizzazione dell'importante opera del Canale e nella conseguente possibilità di intensificare i rapporti commerciali con i paesi gravitanti intorno ed al di là dello stesso il mezzo più efficace per garantire una adeguata ripresa ed un consistente sviluppo al principale sbocco marittimo dell'Austria nell'Adriatico.

⁵⁷⁾ G. LUZZATTO, *Il porto di Trieste*, cit., p. 20.

⁵⁸⁾ J. DAWENPORT WHELPLEY, *Il commercio del mondo*, cit., p. 147.

⁵⁹⁾ F. VALSECCHI, *Italia ed Austria alle soglie del Risorgimento. Il prologo settecentesco*, in «Il Veltro», nn. 5-6, a. XXI, settembre-dicembre 1977, p. 462.

**I PROGETTI FERROVIARI
DI LUIGI NEGRELLI**

I PROGETTI DI LUIGI NEGRELLI IN CAMPO FERROVIARIO

di ROBERTO CONTRO *)

Negrelli è stato un protagonista del suo tempo grazie ad una militanza in tanti e tali settori dell'ingegneria delle costruzioni e della tecnica economica dei trasporti che i suoi biografi gli hanno reso un cattivo servizio limitandosi per lo più ad esaltarne le virtù morali, indipendentemente dal contesto europeo del loro esercizio, espletato in un quadro di impetuoso progresso scientifico e radicali mutamenti politici. Il suo moralismo non fu un mediocre connotato della sua remota origine provinciale ma una posizione etica, illuminata da intelligente curiosità e da solida cultura, che lo portò ad apprezzare il buon governo, anche quello radicaleggiante dei cantoni elvetici, purché compatibile con la sua mentalità positiva. Fu forse per questa indipendenza intellettuale che non venne mai accolto totalmente tra l'alta burocrazia austriaca e la sua caduta fu quasi un evento ineluttabile che solo alcune personalità da lui lontane, ma ugualmente trepidanti per il futuro dell'Impero, considerarono responsabilmente nefasta. In questo articolo si tenta di rileggere la vita di Negrelli rinunciando ad una minuta ricostruzione ed interpretazione, sia per mancanza di spazio che di indisponibilità di fonti sufficienti e per cultura non specialistica dello scrivente. Si mira piuttosto a ricomporre gli eventi che costellano la vita di Negrelli attorno a tre affreschi principali che meglio ne illustrano la figura di ingegnere del XIX secolo a confronto con la coeva realtà austriaca ed europea. Nel primo paragrafo le opere di Negrelli verranno considerate nel loro insieme, avendo sullo sfondo lo sviluppo tecnico-scientifico che accompagna la rivoluzione industriale del secolo scorso; nel secondo paragrafo si fisserà l'attenzione sull'ingegneria ferroviaria, per conclude-

*) Professore all'Università di Trento. Preside della Facoltà di Ingegneria.

re nel terzo sulla dimensione distintiva di Negrelli che fu soprattutto ingegnere civile, non semplicemente progettista del Canale di Suez o ingegnere ferroviario, nonostante queste due attribuzioni siano correntemente e solo in parte appropriatamente utilizzate per commemorare Negrelli e segnalarne la statura a coloro che l'avessero dimenticata. Per comprendere lo spirito di queste note è forse opportuno ricordare che esse sono scritte da un ingegnere che non esercita la professione di ingegnere: esse tentano di illuminare la figura di Luigi Negrelli che fu soprattutto e in primo luogo un ingegnere, ma non solo tale ed è rivolta principalmente a non ingegneri come occasione per conoscere l'opera di un artefice dell'ingegneria civile del secolo scorso, assediato delle ombre di uno stato decadente.

1. *Uno sguardo sinottico all'opera di Negrelli: frammenti di vita sullo sfondo dell'ingegneria europea*

Luigi Negrelli nacque a Fiera di Primiero cinque anni dopo la fondazione dell'École Polytechnique ad opera di un gruppo di scienziati ed ingegneri guidati dal celebre matematico Gaspard Monge. Fu questo uno degli eventi più significativi nella storia delle scienze applicate perché essa materializzò esigenze che, muovendo inizialmente dal genio militare, finirono ben presto per trasformare profondamente qualità e ritmo dello sviluppo civile ed industriale. Molte Corti europee, non però quella austriaca, erano così impressionate ed insieme preoccupate dall'esigenza di tenere il passo, che chiamarono eminenti esponenti dell'École, fucina di eccezionali talenti, per fondare istituzioni analoghe. Quella Scuola, benché d'iniziativa napoleonica, era un prodotto delle idee della rivoluzione francese.

Con l'abolizione dei vecchi privilegi di docenti e discepoli essa rifletteva il pragmatismo dei tempi e con la fiducia nel costruire con mezzi nuovi seppelliva l'antico idealismo velleitario. Una ferma volontà di ricerca promuoveva studi fondati su una proficua combinazione di sperimentazione, di principi matematici e di nozioni meccaniche. Da questo ambiente ricco di fermenti e privo di ogni divisione classista l'atmosfera del collegio Feltrino e del Politecnico di Innsbruck, entrambi frequentati da Negrelli, sembrano distare anniluce. Essi erano frammenti di un mondo sospeso tra la nostalgia del passato ed il sogno del futuro, vissuti nel paralizzante presagio di quello che sarebbe avvenuto in Europa sia in campo politico che tecnico-scientifico. Più di molti aneddoti sulla vita giovanile del nostro aspirante ingegnere, sarebbe

forse interessante sapere l'estrazione dei suoi insegnanti ed in quale misura essi conoscevano ed erano interessati a comunicare ai loro allievi lo spirito dell'École che, sottovalutato da non pochi storici, stava sconvolgendo il mondo dell'ingegneria, creando nel contempo i presupposti per la rivoluzione industriale dell'Ottocento. Dalle lettere di Negrelli e soprattutto dai silenzi che accompagnavano le sue prime occupazioni esce il chiaroscuro delle possibilità che gli si offrivano e di quelle che gli erano negate. L'ingegner Duile, alle dipendenze del quale svolse il primo incarico di rilievo (costruzioni stradali e idrauliche del Vorarlberg), era certamente un esponente illustre di quella schiera di tecnici che, come il Donegani, il Campana, il Birago, lo Zola, il Francesconi e il Ghega, venivano chiamati dalle province dell'Impero per creare una rete di collegamenti stradali, fluviali e ferroviari che favorisse la mobilità di merci e milizie e contribuisse a ridare coesione allo stato assburgico.

Né Negrelli né i suoi superiori o colleghi ottennero tuttavia la stessa considerazione che i governanti di altri paesi europei, in particolare i governanti francesi, riservarono a pari artefici della modernizzazione dello Stato, tributando loro forse riconoscimenti meno solenni ma sicuramente espressione di una costante determinazione a potenziare i settori nei quali essi erano attivi e di una fiducia che li poneva di fatto ai vertici tecnico-decisionali. Scienziati e ingegneri famosi come Poincaré, Biot, Malus, Poisson, Gay-Lussac, Arago, Cauchy, Navier e altri ancora, unendo le rispettive conoscenze di Matematica, Fisica e Chimica in progetti applicativi fortemente incentivati dal governo francese, stavano ponendo le basi di un progresso tecnologico senza precedenti, dal quale gli ingegneri austriaci sembravano irrimediabilmente separati. Mentre il prestigio degli ingegneri francesi si diffondeva in Europa al punto che essi venivano chiamati all'estero per attività di consulenza nella realizzazione di opere di grande complessità, Negrelli era inviato (1825) dal conte Reisach a Vienna per studiare le prestazioni del ferro nella costruzione dei ponti. Anche su questo argomento, essenziale per lo sviluppo dei trasporti su strada e su rotaia, l'Austria cercava soluzioni autarchiche, ignorando che altri allievi dell'École come Dupin e Duleau avevano già portato a termine i primi lavori teorico-sperimentali su elementi costruttivi in legno, ghisa e ferro allo scopo di quantificare la loro resistenza in vista di costruzioni civili impegnative e, in particolare, della costruzione dei ponti. Con l'avvento delle ferrovie il considerevole aumento dell'ordine di grandezza dei carichi d'esercizio indusse a studiare schemi strutturali più efficienti, materiali adeguati e

metodi di sperimentazione e di calcolo più affidabili. Tra i molti illustri emigrati dell'École, Lamé e Clapeyron, chiamati ad insegnare all'Istituto di Ingegneria delle Vie di Comunicazione a San Pietroburgo, approfondirono la teoria di Coulomb sulla resistenza degli archi, cui prima si erano dedicati Poncelet e lo stesso Navier. In un primo tempo la ghisa sembrava il materiale più adatto per realizzare ponti ad arco di grande luce, ma numerosi crolli dimostrarono drammaticamente l'infondatezza di tale convinzione. Anche per questo, grande interesse suscitavano i ponti sospesi, il cui primo costruttore fu l'americano Finley (Pennsylvania, 1796) e non Schirch, come cercarono di accreditare alcuni ambienti austriaci. In questo campo gli inglesi potevano dirsi all'avanguardia; a quegli anni risale il progetto e la costruzione del Menai Bridge, il più importante ponte sospeso sino ad allora realizzato. I francesi sempre attenti a recuperare ogni possibile ritardo, mandarono Navier in Inghilterra per osservare le esperienze inglesi. Da quelle visite, ma soprattutto dalle ricerche successive, Navier trasse materia per scrivere il suo celebre «Rapport et Mémoire sur les Ponts Suspendus». Quest'opera, che rimase per un cinquantennio un punto di riferimento indiscusso per i progettisti di ponti sospesi e che pertanto non poteva essere sfuggita a Negrelli, fornisce lo spunto per alcune osservazioni sulla sua attività speculativa, la quale si può riassumere secondo due filoni principali: approfondimento di temi di interesse generale per conto degli uffici governativi e consulenze commissionategli da enti pubblici o da ditte private. Al conseguimento del primo obiettivo erano diretti viaggi di istruzione come quelli che Negrelli effettuò a Vienna presso la Direzione delle costruzioni edilizie di Corte (1824, 1827) o la missione in Francia, Inghilterra e Belgio per lo studio delle reti ferroviarie e dei sistemi di trasporto (1836). Le impressioni e le osservazioni raccolte in questo viaggio furono compendiate in un opuscolo che offre materia per alcune considerazioni fondamentali sulla figura di Negrelli. Egli manifestò ormai in modo irreversibile un interesse decisamente orientato ad analizzare i problemi dei trasporti nella loro globalità, rivolgendo una particolare attenzione alle caratteristiche economico-funzionali delle ferrovie, considerate come propulsore indispensabile del progresso civile e industriale.

È come se l'intelligenza di Negrelli, assai poco stimolata da una formazione universitaria tradizionale, né incoraggiata da un ambiente amministrativo tetragono alle novità tecnico-scientifiche, si fosse indirizzata a un settore, lo sviluppo delle vie di trasporto, che non poteva

lasciare insensibile uno Stato teso alla ricerca di rimedi alla sua prevedibile disgregazione.

Come si è accennato, l'attività di ingegnere di Negrelli fu caratterizzata per tutta la sua durata da una sequenza interminabile di pareri, di studi preliminari, di progetti, di sorveglianze e direzioni dei lavori in svariati problemi di ingegneria idraulica, dei trasporti e delle costruzioni. È un'attività frenetica svolta con lo spirito di un libero professionista dei nostri giorni in ambiti tutti riconducibili al filone dell'ingegneria civile, coincidente a quel tempo con l'ingegneria *tout court*, ad eccezione del solo genio militare. Appena laureato ricevette incarichi di ogni sorta che portò a termine con perizia e diligenza, conquistandosi la stima dei committenti. Tra i suoi primi estimatori vi furono Comuni e Cantoni svizzeri che, consapevoli dell'arretratezza del proprio sistema di comunicazioni stradali, fluviali e ferroviarie meditavano di costituire un'unica Direzione dei lavori pubblici e di affidarla a quell'ingegnere austriaco dal nome italiano già noto per le sue doti di imprenditore nel senso ampio del termine. I dirigenti del Cantone di S. Gallo attuarono per primi quel proposito e per coprire il posto di direttore indissero un concorso invitando Negrelli a fare parte della commissione esaminatrice. Nella relazione concorsuale egli non perse l'occasione per tracciare il profilo di un candidato ideale che unisse esperienza a conoscenze teoriche («A quasi tutti i nove concorrenti mancano le più iniziali cognizioni teoriche... sono tutt'al più atti pel posto di capi uomini e di sorvegliante»). Intuito e perspicacia ispiravano le considerazioni di Negrelli, quasi certamente non la conoscenza dei grandi progressi che la Meccanica Strutturale stava facendo in quel tempo e che appena un anno prima (1830) trovavano nella pubblicazione del «*Resumé de Mécanique*» di Navier uno dei pilastri della teoria dell'elasticità ed una fonte preziosa per gli ingegneri del tempo, non solo francesi.

Ritroviamo anche nel seguito segni ricorrenti di questo agnosticismo verso l'eccezionale fioritura scientifica di quel periodo. L'autore di queste note non ha sufficienti elementi per dire se esso fosse dovuto ad una diversa predisposizione, ad una formazione essenzialmente pragmatica o a disinteresse. Forse c'è del vero in tutte queste ipotesi, ma è indubbio che il mondo austriaco fu sempre molto riluttante a lasciarsi contagiare dal morbo egualitario della scienza.

Il periodo trascorso in Svizzera fu comunque caratterizzato da un'intensa attività in vari rami delle costruzioni, dalle strade alla sistemazione di corsi d'acqua, dai sistemi di pompaggio per il rifornimento idrico agli impianti per la fornitura di forza motrice alle filande dell'in-

dustria cotoniera, che aveva iniziato un confronto serrato con l'agguerrita concorrenza inglese, favorita dai trasporti nell'approvvigionamento delle materie prime.

Fu una completa immersione del mondo elvetico, conquistato dalla stima per quest'uomo cui furono affidati incarichi di fiducia, come il posto stesso di direttore, del quale si era occupato come membro della commissione concorsuale, di grande delicatezza, come le pratiche di esproprio di terreni interessati dalle vie di comunicazione da lui progettate, o di grande prestigio, come il ponte sulla Münster a Zurigo. Quest'opera di grande rilievo suggerisce osservazioni che bene si attagliano alle innumerevoli opere di pari importanza qui non citate per necessità di sintesi e per le quali Negrelli curò la progettazione, la direzione dei lavori, la gestione o fu semplicemente consulente. Le gelosie che sempre si scatenano quando uno straniero è chiamato ad influire così profondamente sulla realtà di un paese non furono sufficienti ad impedire manifestazioni, anche pubbliche, di stima e simpatia verso Negrelli. Ciò era dovuto certamente alla sua correttezza e capacità di intrattenere rapporti non conflittuali con le parti sociali inevitabilmente coinvolte dai suoi progetti, ma soprattutto alla considerazione conquistata sul campo con le sue doti di ingegnere. Quest'ultima affermazione, per quanto sfrondata da ogni retorica celebrativa, sarebbe ancora più convincente se si mettessero a fuoco le radici culturali di Negrelli e si chiarisse una volta per sempre il suo atteggiamento di fronte ad opere scientifiche come quelle già menzionate e alla possibilità di disporre di metodi di calcolo, finalmente sostitutivi di puri grafismi. È invece fuori di dubbio che proprio durante il suo soggiorno svizzero Negrelli sviluppò quella visione integrata dei lavori pubblici che rappresenta ancora oggi la nota distintiva della sua figura di ingegnere.

E tra i lavori pubblici ebbero una parte dominante le ferrovie. Negrelli le considerava il mezzo di trasporto che meglio era in grado di risolvere i problemi di collegamento delle zone montane, ritenendo che la minore flessibilità del tracciato fosse largamente compensata dalla maggiore affidabilità e continuità di esercizio. I primi studi sistematici furono per l'appunto condotti per incarico della Camera di Commercio di Zurigo dopo il viaggio di studio da essa promosso in diversi paesi europei per pianificare un sistema di trasporti che, oltre a favorire i traffici interni della Confederazione, creasse, facendo centro in Zurigo, una stella di collegamenti con i paesi limitrofi. L'esperienza svizzera ed il contemporaneo fervore europeo per le ferrovie furono sprone ad un'attività che divenne subito irrefrenabile e fu rivolta principalmente

ad attuare a favore dell'Austria e delle sue province il tentativo di costruire una rete ferroviaria capace di assicurare, a secondo della scena politica, la mobilità interna e/o l'attenuazione dell'isolamento.

Fu così che prese corpo il progetto di una grande rete alpina integrata con una rete fluviale parzialmente da ridisegnare, entrambe concepite considerando oltre alla morfologia del territorio e alle difficoltà tecniche conseguenti anche le valenze economiche derivanti dall'assetto industriale esistente e da quello indotto, nonché le prescrizioni economiche dell'esercizio.

Sarebbe troppo prolissa e suonerebbe probabilmente arida un'elencazione completa delle linee alle quali si interessò Negrelli sin dagli anni trenta. Se ci si limita alle principali, oltre alle già ricordate linee elvetiche sono da segnalare: i progetti ispiratori dei valichi della regione tirolese, la direzione tecnica delle linee diramantesi da Vienna per Praga e Trieste, l'ispettorato della ferrovia Nord-Imperatore Ferdinando e delle Ferrovie Settentrionali, vari studi e costruzione di reti come la rete occidentale e la rete galiziana, mediazioni per il collegamento della Ferrovia Nord con la Ferrovia Guglielmo, sogni finalmente realizzati come la Zurigo-Basilea ed altri sospinti dalla ragion di stato come la Ferrovia Sassone, sfide tecnologiche come la ferrovia del Semmering, la progettazione e costruzione di molti tronchi ferroviari della Ferrovia del Lombardo-Veneto e innumerevoli altre attività e iniziative, alcune delle quali precorritrici di opere di imminente attuazione come la linea transappenninica o la Ferrovia Centrale Italiana, altre non realizzate, ma di grande attualità, come la linea dello Spluga.

Contemporaneamente Negrelli non smise mai di esercitare un'inestancabile attività di consulenza. Egli veniva richiesto continuamente di pareri su disparate opere di ingegneria civile. Tra le altre, vale la pena di menzionare la costruenda stazione di Stoccarda, una galleria nel Giura, la stessa ferrovia Sassone-Bavarese, il viadotto sulla valle del Glötsch, la direzione della Zurigo-Schlieren e della Zurigo-Baden. La fama di Negrelli non conosceva ombre, cosicché la destituzione da Direttore e Capo delle Costruzioni delle Ferrovie Lombardo-Venete appare come un evento inspiegabile se non lo si considera uno dei segni della crisi che stava sconvolgendo l'Impero, travolto oltre che dalla ribellione delle etnie, da insufficiente liquidità finanziaria e da un isolamento rassegnato, al più contrastato con mezzi superati e inefficaci dei quali Negrelli fu spesso angosciato spettatore.

Prima di accennarne, si ritiene opportuno dare un rapido sguardo al contesto scientifico-tecnologico dell'epoca vissuta da Negrelli.

2. Cenni sul mondo tecnico-scientifico europeo e sull'ambiente nel quale si formò ed operò Luigi Negrelli

Gli ultimi decenni del Settecento ed i primi dell'Ottocento assistettero a mutamenti che non risparmiarono alcun aspetto del modo di vivere individuale e collettivo. Riferite al periodo storico precedente, le trasformazioni tecnico-scientifiche di allora furono altrettanto sconvolgenti di quelle dei giorni nostri. Per comprendere la figura di Negrelli al di fuori di ogni retorica è indispensabile un cenno alle novità che influenzarono o avrebbero potuto o dovuto influenzare il pensiero e l'opera dell'ingegner Negrelli.

La vita professionale di Negrelli fu una serie di intuizioni e di successi di per sé sufficienti a renderla meritevole di interesse, ma tale interesse cresce ulteriormente quando si scopre che le affermazioni di cui fu ricca furono conseguite nonostante l'isolamento e la mediocrità culturale degli ambienti tecnici austriaci di quel tempo. Nel paragrafo precedente si è già accennato al progetto che produsse l'École Polytechnique. Tutte le nazioni europee sentivano l'esigenza di costruire strade, ponti, fortificazioni, ma solo il governo francese intuì che lo sviluppo scientifico in campo fisico-matematico, chimico e meccanico e lo sviluppo tecnologico delle macchine produttrici/utilizzatrici di energia avrebbero indotto l'ingegneria ad uscire dalla sua infanzia, avviandola ad un processo innovativo sconvolgente. È forse questa determinata ricerca di razionalità e la conseguente continuità evolutiva il carattere dominante con il quale l'ingegneria si affaccia alle soglie dell'Ottocento. Infatti grandi opere di ingegneria furono ideate e realizzate in ogni epoca passata, ma esse erano per lo più il prodotto di ingegnosità isolate, di tradizioni e condizioni sociali, politiche ed economiche locali, peculiari di aree geografiche e culturali tra le quali non vi era quasi intersezione o comunicazione o possibilità di trasmettere esperienze. Con l'Ottocento inizia la scientifizzazione dell'ingegneria e con essa, grazie ad una diffusa pubblicistica, il confronto e la competizione tra le varie scuole.

In Francia questo spirito dei tempi nuovi era parte di un modo di valutare e valorizzare la cultura. Ne è un esempio la vita dello stesso Monge il quale, benché di modeste origini, in virtù del suo riconosciuto talento di grande matematico, nel 1780 divenne membro dell'Accademia delle Scienze, nel 1783 professore alla scuola della Marina, poi segretario della Marina nel governo rivoluzionario e infine fu il maggior responsabile dell'organizzazione dell'École. Negrelli fu persona di

qualità completamente diverse, ma sicuramente anch'egli manifestò grande curiosità verso ogni novità in campo ingegneristico, più come progettista ed imprenditore che come scienziato, corrispondendo in tal modo alle aspettative dei suoi superiori, in gran parte esponenti della nobiltà austriaca, preoccupati principalmente dal buon funzionamento dell'amministrazione. L'entusiasmo di Negrelli era invece tutto rivolto all'arte del costruire e non assomigliava affatto all'entusiasmo degli studenti e docenti dell'École, orgogliosamente consapevoli di essere i fondatori di una nuova ingegneria. Paradossalmente, proprio la celebre Scuola francese manteneva un'organizzazione militare (ad esempio nella suddivisione delle classi in brigate, ossia in piccoli gruppi accomunati dal lavoro di laboratorio o da specifici interessi di ricerca), ma ciò aveva lo scopo di esaltare il lavoro di gruppo, non certo per mortificare lo studio individuale.

Si creò una fucina di talenti nella quale si formarono ingegneri, professori e scienziati che, seguendo le proprie inclinazioni, maturavano specifiche competenze in una sostanziale unità culturale. È difficile stabilire se la personalità di Negrelli sarebbe stata influenzata da un ambiente colto come l'École o se comunque Negrelli sarebbe diventato quell'abilissimo progettista e direttore dei lavori che fu sin dall'inizio della sua carriera, ma è certo che non ebbe occasione di avvicinarsi a quel tipo di ingegneria che si stava affermando in Francia e dalla Francia si stava diffondendo in molti altri paesi. Veicoli dei nuovi studi e ricerche furono i trattati di geometria descrittiva, di meccanica analitica, di calcolo differenziale e di fisica che insieme ad altro copioso e penetrante materiale didattico stavano mutando la preparazione degli ingegneri transalpini, al punto che i sistemi e le tecniche educative francesi vennero imitate nella costituzione del Politecnico di Vienna, del Politecnico di Zurigo, dell'Accademia militare di West Point e dell'Istituto di ingegneria di San Pietroburgo. Viene allora da chiedersi se la biblioteca personale di Negrelli contenesse almeno alcuni di quei testi e quali.

La vivacità degli studi sui materiali, sui metodi di calcolo e sulle nuove tecnologie ai primi dell'Ottocento in Francia e in Inghilterra è anche testimoniata dal fatto che alcuni altri paesi cercarono di recuperare il proprio ritardo chiamando illustri ingegneri francesi e inglesi. È esemplare l'operazione avviata e perseguita con tenacia dalla Russia con la scuola di San Pietroburgo che, fondata nel 1809, si avvantaggiò sin dall'inizio di scienziati illustri quali Lamé e Clapeyron della cui presenza l'amministrazione approfittò intelligentemente. Oltre all'inse-

gnamento della matematica e della fisica applicata essi progettaron ponti sospesi per la stessa capitale russa, curarono la ricostruzione della cattedrale di San Isacco, investigarono le proprietà meccaniche del ferro e della ghisa destinata alla costruzione dei cannoni e delle macchine idrauliche, lasciarono ai loro allievi scritti che furono a lungo un riferimento fecondo per i giovani ingegneri russi.

La permanenza di Lamé e Clapeyron a San Pietroburgo fu fruttuosa soprattutto perché essi seppero combinare ricerca teorica e sperimentazione sia sui materiali che sulle strutture. Ed è proprio ricordando i loro studi sulla stabilità degli archi che vengono alla mente i progetti di Negrelli per il ponte sulla Münster ed altri ancora per le numerose linee ferroviarie legate al suo nome. Non v'è traccia nelle biografie di Negrelli della sua partecipazione ai dibattiti su grandi temi di statica come quelli concernenti i ponti sospesi o i ponti ad arco. Sarebbe indubbiamente interessante analizzare i progetti originali per verificare quali erano gli strumenti tecnici e i metodi di calcolo usati da Negrelli. Per esempio, sempre in tema di calcolo degli archi, molto noti erano gli abachi di Poncelet, innovazione notevole suggerita in parte da conoscenze matematiche, in parte da esperienze militari maturate prima alla scuola di Metz e poi nell'armata napoleonica. Ci si domanda allora se Negrelli usava gli abachi di Poncelet e se conosceva le indicazioni di non minore importanza per la progettazione che venivano dalla sperimentazione su travi in legno e in ferro, necessaria premessa per le grandi strutture reticolari del secolo scorso. In questo campo non solo i francesi con Dupin, Duleau e Vicat misero a disposizione dati sulla resistenza dei materiali sino ad allora sconosciuti ma anche gli inglesi, e Young in particolare, seguendo la loro tradizione empirista, eseguirono un gran numero di esperimenti che diedero origine a manuali sulla resistenza degli elementi strutturali in legno (Barlow), sui principi elementari di carpenteria e sulle proprietà meccaniche della ghisa (Tredgold). Fu caratteristica del mondo inglese la commissione di prove sui materiali destinati alla costruzione di opere eccezionali, come gli esperimenti eseguiti da Barlow per conto di Telford sulle funi di acciaio e sulla forma delle rotaie da impiegare per il Menai Bridge.

Dagli scritti su Negrelli non sembra che egli fosse entrato in contatto con gli ambienti scientifici prima accennati, non si sa se per mancanza di curiosità personale, di motivazioni o di sollecitazioni. Forse tutte queste condizioni coesistevano: sicuramente il suo principale interesse era l'impresa del costruire in tutti gli aspetti che la definiscono, tecnico, economico e finanziario, aspetti conosciuti solo parzialmente da ciascu-

no dei suoi superiori o collaboratori tecnici (Duile, Francesconi, Ghega). V'era inoltre una separazione pressoché totale tra il mondo tecnico-scientifico francese e quello tedesco. In quest'ultimo si ebbero studi decisamente indirizzati all'ambiente industriale (Gerstner, Eytelwein) che influenzò le scuole politecniche sorte a Karlsruhe (1825), Monaco (1827), Dresda (1828), Hannover (1832) e Stoccarda (1840). Tra le due culture stava la figura solitaria di Negrelli, illuminata da abilità di ingegnere e perspicacia di tecnico-economista dei trasporti.

Resta ora da precisare lo stato di avanzamento dell'ingegneria delle costruzioni sotto il profilo progettuale ed esecutivo.

Si è già accennato che alla base delle innovazioni tecnologiche che costituiscono la rivoluzione industriale del secolo scorso vi era lo studio dei materiali, quelli tradizionali come il legno e la muratura e quelli nuovi come la ghisa e l'acciaio dolce. La quantificazione delle caratteristiche di resistenza dei materiali rese possibile la traduzione in metodi di calcolo delle teorie formulate dai matematici e fisici delle scuole europee prima menzionate ed in particolare della scuola francese. Nella proposizione di questi metodi si distinguono finalmente illustri esponenti del mondo anglosassone e tedesco: Rankine (gallerie e muri di sostegno); Ritter, Maxwell, Winkler, Williot (metodi per il calcolo degli sforzi e delle deformazioni).

A onor del vero va detto che se lo sviluppo di gran parte di questi metodi avvenne nella prima metà dell'Ottocento, la loro diffusione ebbe luogo attorno alla metà del secolo e divenne di dominio pubblico solo negli ultimi decenni.

D'altro canto Negrelli non era un ingegnere qualunque, ma faceva parte dell'alta dirigenza tecnica del suo paese ed è quindi plausibile che egli potesse disporre con anticipo della pubblicistica relativa ai problemi dei quali si occupava.

Sarebbe interessante decifrare quale fu l'effettiva collocazione di Negrelli nell'ingegneria del suo tempo o per lo meno quale fu la sua curiosità personale verso le novità tecniche, visto che essa fu sempre vivissima nei molti settori collaterali all'ingegneria classica nei quali fu attivo.

Un altro tema di indagine potrebbe essere la verifica di quale fu, se vi fu, il contributo di Negrelli a reinterpretare la forma progettuale della costruzione «liberata» da meglio conosciute o nuove prestazioni dei materiali, dalle possibilità offerte dai metodi di calcolo e dalle tecnologie costruttive.

Per esempio, nell'ambito degli edifici civili si andava affermando

la tendenza a sostituire allo schema a pareti portanti, ossature costituite da travi e pilastri con funzione statica ben definita: comincia l'era delle sottili colonnine in ghisa, delle travi chiodate e bullonate, delle grige ragnatele a sostegno di grandi coperture per stazioni ferroviarie, mostre ed esposizioni.

L'importanza delle costruzioni di notevole mole fu all'origine di un'attenzione particolare, coltivata da una schiera di ingegneri di straordinario valore, al tempo stesso propositori di nuove soluzioni e progettisti-imprenditori.

Eppure nemmeno tra i Gerber (travi a sbalzo), Monier, Koenen, Neumann, Coigner (cemento armato), von Rziha (gallerie) troviamo il nome di Negrelli, la cui figura di ingegnere continua a sfuggire all'inquadramento offerto da una delle cornici prima delineate.

Nell'ambito dell'ingegneria delle costruzioni lo sviluppo dell'ingegneria ferroviaria si identificò con l'evoluzione di tecniche coordinate attorno ad opere che, a partire dal primo Ottocento, furono l'occasione per sperimentare capacità progettuali e realizzative rivoluzionarie.

In altri termini l'ingegneria ferroviaria fu il banco di prova delle conoscenze cui si è accennato nei paragrafi precedenti. Opere civili di notevole impegno come i movimenti di terra, le gallerie, i ponti, nonché le macchine che dovevano percorrerle, richiedevano una combinazione di nozioni, di mezzi e di principi operativi che non trovano confronti in tutti i secoli precedenti.

Si è già detto dell'importanza dei materiali ferrosi per le grandi strutture ed in particolare per i ponti.

Per le ferrovie l'uso appropriato della ghisa, ossia il suo confinamento ai pezzi di fusione e l'avvento prima del ferro dolce e poi dell'acciaio furono determinanti, assieme alle macchine in grado di sfruttare l'energia del vapore sia come operatrici che per la trazione.

Grazie al vapore fu possibile azionare gru, scavatrici, elevatori, argani, compressori, pompe, perforatrici, caricatori, battipali, presse, e altri strumenti ancora indispensabili per aprire varchi e creare attraversamenti percorribili da carichi del tutto inusuali. Molti problemi furono affrontati per la prima volta: la fatica dei metalli (Poncelet e Wöhler), gli effetti dei carichi mobili (Willis e Stokes) e dei carichi impulsivi (Hodgkinson e Cox) ponevano quesiti talvolta drammatici per la fattibilità e la sicurezza delle linee.

Nel campo dell'ingegneria ferroviaria vi fu una figura che diede indubbiamente contributi eccezionali: Robert Stephenson. Di Stephenson si ricordano i numerosi dispositivi per locomotive ed il progetto del

ponte Britannia che rappresentò una tappa fondamentale nella concezione strutturale dei ponti ferroviari.

Infatti il Britannia può essere paragonato per il suo tempo ad uno di quei progetti di grande respiro che in ogni tempo pongono una serie di problemi difficili da risolvere e fautori di ricadute positive in molti settori contigui.

L'idea originale di Stephenson, una coppia di enormi tubi in ferro dolce contenenti le linee ferroviarie e sostenuti da catene, ebbe bisogno delle prove di Fairbairn su tubi scatolari, dell'assistenza del matematico Hodgkinson, dell'esperienza dell'ingegnere Clark, e richiese numerosi accorgimenti costruttivi del tutto nuovi.

Forse il Britannia ed il suo progettista sono l'esempio più probante delle differenze culturali tra Stephenson e Negrelli, è tra i mondi cui essi appartenevano. La cura con la quale si studiavano le soluzioni tecniche del Britannia, l'atteggiamento critico influenzato dalle recenti nozioni di meccanica strutturale, la formazione di un gruppo di tecnici dalle competenze composite non trovano riscontro nel lavoro di Negrelli. Il nostro ingegnere sembra operasse da solo, apparentemente non impegnato o interessato agli accesi dibattiti in seno a sedi accademiche e operative dedite alla ricerca di soluzioni d'avanguardia.

Si ha la sensazione, scorrendo le fonti più precise tra quelle disponibili, che Negrelli si occupasse soprattutto della fattibilità delle opere che gli venivano commissionate o per le quali veniva consultato, scegliendo così spontaneamente soluzioni tradizionali che la sua intelligenza e abilità sapevano sapientemente adattare alle circostanze.

È a questo suo modo personale di essere ingegnere che si deve molto probabilmente il silenzio caduto sugli aspetti puramente ingegneristici delle opere di Negrelli e la stessa incomprensione tra Negrelli e Stephenson: come scrive Burgess per l'immaginario incontro tra Keats e Belli, per capirsi e stimarsi occorre una cultura ed una lingua comuni. Anche i nostri due ingegneri non possedevano né l'una né l'altra e poiché erano rappresentativi esponenti dei rispettivi mondi, dimostravano con la loro mentalità lo iato allora esistente tra la cultura (non solo tecnica) inglese e quella austriaca.

Da queste brevi osservazioni emerge un ridimensionamento di Negrelli come ingegnere ferroviario e nel tempo stesso il sospetto di una dimensione più ampia, non compresa dai suoi biografì, perché anticipatrice della figura di un tecnico-economista dei trasporti. In questa direzione dovrebbe muoversi la ricerca storica su Negrelli, alla scoperta non di improbabili genialità tecniche ma di un'originale coniu-

gazione di conoscenze e curiosità sul significato e l'influenza delle reti ferroviarie nel contesto regionale-europeo del primo Ottocento. Che si trattasse di una vocazione innata, originale per quei tempi, lo si deduce dal fatto che una simile visione era già presente nello studio delle prime linee e corredata di osservazioni e impressioni tutto l'opuscolo pubblicato dopo il viaggio di studio in Francia, Inghilterra e Belgio.

Risale a quell'occasione il convincimento, sviluppato e tradotto con pertinacia negli anni seguenti, dell'opportunità di costruire ferrovie di montagna in tutta la regione alpina. Le note tecniche non erano mai disgiunte da quelle gestionali e furono poste alla base dei numerosi progetti, centrati sul territorio Svizzero, di cui fu incaricato insieme all'ing. Eschmann.

Tra di essi troviamo il progetto della Basilea-Zurigo-Spluga-Pianura Padana che, nella sua ultima parte, anticipa le intenzioni di un collegamento del quale ancora oggi molto si discute e che faceva parte della concezione di una vasta rete mitteleuropea antagonista dei piani anglo-francesi. Nell'appendice alla relazione di viaggio si trovano raccolti i valori che Negrelli riteneva dovessero attribuirsi ai parametri costitutivi di una linea ferroviaria di montagna. Oltre alle caratteristiche planoaltimetriche generali, alla pendenza massima, al raggio minimo delle curve, alla velocità media, alla percentuale di linea a doppio binario rispetto allo sviluppo totale si forniva una decisa indicazione a favore della locomozione a vapore. Anche in questo Negrelli sosteneva con coraggio una scelta moderna manifestando, come sempre, una lucida capacità di sintesi quale troviamo raramente in un ingegnere di routine ed è propria invece di un pianificatore-imprenditore-costruttore di alto livello.

Queste qualità erano del resto riconosciute dai suoi superiori, se gli valsero la nomina a direttore della Ferrovia Nord-Imperatore Ferdinando e soprattutto lo posero al centro del progetto di una rete tedesca sostenuta da Ferdinando I e finanziata da Salomone Rothschild. È per l'appunto in questi anni (1839/40) che l'attenzione di Negrelli si rivolge decisamente alle ferrovie per le quali propone in termini non retorici, ma concretamente progettuali, un ruolo politico-economico che costituisce una definizione lungimirante delle ferrovie stesse.

Non si può certamente che rimanere stupiti della stima che esponenti di primo piano, appartenenti agli ambienti più diversi, portavano a Negrelli.

Infatti la sua nomina alla direzione predetta fu caldeggiata da Francesconi, illustre ingegnere, ma anche influente Consigliere Aulico

per le Costruzioni presso la Corte di Vienna. Ed è ancora Francesconi che suggerì al barone Kübeck, presidente della rete ferroviaria statale concepita dal cancelliere principe Metternich, di chiedere alla direzione della Ferrovia Nord (privata) il congedo di Negrelli, allo scopo di conferirgli l'incarico di Ispettore al servizio dello Stato e di direttore di importanti linee quali la Vienna-Praga e la Vienna-Trieste.

Sembrano saldarsi le tessere di un mosaico caro a Negrelli, raffigurante un sistema di collegamenti ferroviari, con un terminale proiettato verso l'ormai agognato Canale di Suez, sotto l'egida della mano pubblica imperiale.

Se Francesconi come ingegnere testimoniava con la sua stima il valore tecnico di Negrelli, la protezione di Kübeck e la sua mallevadoria presso Metternich aggiungono toni di considerazione che non lasciano presagire la tempesta che porterà all'allontanamento di Negrelli dal suo incarico nel Lombardo-Veneto.

Al di là di ogni intento esegetico che cambia di segno a seconda dei tempi, i documenti prodotti da Negrelli nella sua qualità di ispettore delle Ferrovie Settentrionali sono tutti coerenti con la sua concezione dei trasporti, concezione sia tecnica che politico-economica e come tale necessariamente integrata in una rete di vie di comunicazione stradali, fluviali e ferroviarie.

Furono sicuramente le sue tesi in argomento a promuoverlo alla posizione di rappresentante dell'Austria nella commissione per il collegamento della Ferrovia Nord con la Ferrovia Guglielmo. In questa occasione le sue capacità mediatrici gli procurarono la stima dei prussiani e con essa l'ordine dell'Aquila Rossa.

Erano anni di frenetica attività: tutti i progetti o le direzioni tecniche delle più importanti linee ferroviarie del Nord (austriache, svizzere, sassoni, prussiane) furono associate al nome di Negrelli il quale, affatto appagato dai numerosi riconoscimenti ed onoreficenze, perseguiva l'obiettivo della statizzazione delle ferrovie private, attento a cogliere il momento delle grandi crisi borsistiche delle Società proprietarie. Il 1848 fu davvero un anno di grandi cambiamenti che misero a dura prova la coscienza libertaria di Negrelli, il quale riconosceva l'urgenza di riforme, ma a patto che non turbassero eccessivamente il quadro da cui dipendevano i suoi grandi disegni di ingegnere ferroviario. Fu subito rassicurato dalla nomina a Presidente del sistema ferroviario nell'ambito del nuovo Ministero dei Lavori Pubblici posto sotto la guida del barone Baumgartner. È significativa questa nomina che lo vide favorito sia rispetto al Francesconi, del quale non aveva lo scostante carattere

autoritario, che rispetto al Ghega, dal quale differiva per una visione più ampia. Che ciò fosse riconosciuto lo dimostra il fatto che mentre il progetto del Semmering fu principalmente elaborato dal Ghega, la parte economica fu un non facile compito affidato a Negrelli. Nello stesso anno, sotto il nuovo Ministro Schwarzer lasciò l'incarico viennese per divenire Grande Regio Imperiale commissario degli affari ferroviari del Lombardo-Veneto dove portò il suo attivismo, reso penetrante dalla notevole esperienza, e dove ricevette attestati di stima dal Feld-maresciallo Radetzky, ma anche segni di ostilità dal Ghega e dallo Schmid. Evidentemente per portare a termine innumerevoli opere in un mondo, quello delle costruzioni, non certamente molto diverso dal mondo attuale quanto a pressioni e a indebiti interessi, Negrelli doveva possedere una notevole fermezza, che unita ad integrità, non poteva non causargli inimicizie. Eppure, anche per questo periodo si può affermare che la gran parte delle linee ferroviarie tutt'ora esistenti nelle regioni sovrintese e pervenute in gran parte inalterate si devono all'opera di Negrelli. Si susseguirono ininterrotte le costruzioni di nuovi tronchi secondo un programma che comprendeva anche la Verona-Trento, con impegnativi lavori di sistemazione dell'Adige, la linea transappenninica e due tratti distinti della Milano-Verona. Questi progetti, tra i molti altrettanto degni di essere illustrati, meritano una particolare menzione perché rappresentano e riassumono emblematicamente tre aspetti caratteristici della personalità di Negrelli. La realizzazione della Verona-Trento richiese una serie di interventi che illustrano ancora oggi la competenza di Negrelli nel campo dell'Ingegneria Civile, del quale l'Ingegneria Ferroviaria è parte importante ma non unica né principale; la transappenninica fu un'ulteriore occasione per provare le sue capacità mediatrici nei contatti con i rappresentanti degli Stati italiani interessati dalla linea e con i possibili finanziatori della stessa; le due linee Milano-Verona in luogo di un'unica linea intermedia sono una dimostrazione definitiva della sapienza di Negrelli come economista dei trasporti, sensibile alla redditualità derivante dai bacini di traffico coinvolti.

Tra gli innumerevoli riconoscimenti ricevette il titolo di Cavaliere della Corona Ferrea e di Modelba che vale la pena di ricordare per segnalare come nel 1850 Negrelli godesse ancora del favore dei superiori. Infatti tale favore gli procurò non pochi incarichi delicati come la stipula di convenzioni per la libera navigazione, per i servizi postali, per le reti telegrafiche e l'unione doganale. Queste convenzioni facevano parte di un disegno formulato dalle alte sfere austriache che nella fattispecie volevano isolare il Piemonte, trattando con i Ducati di Tosca-

na, di Modena, di Parma e con lo Stato Pontificio. Negrelli fu un esecutore solerte e competente, ma né la solerzia né la competenza gli risparmiarono le accuse diffamatorie che Czornig, della Direzione Centrale del Ministero, gli rivolse pretestuosamente per presunti ritardi nella costruzione della Verona-Peschiera-Brescia. Questa atmosfera di crescente sfiducia non lo trattenne dal proseguire la sua intensa attività che negli ultimi anni fu soprattutto dedicata alla ricerca di finanziamenti per il completamento delle opere progettate e, in generale, per il sostegno di una situazione alquanto deteriorata che stava compromettendo la fattibilità di molti progetti.

Nel '54 Negrelli avvertì i primi concreti presagi di una macchinazione ai suoi danni, ebbe notevoli difficoltà con i dipendenti e dovette sopportare gli attacchi di Czornig che lo mettevano in cattiva luce con Radetzky.

La sua posizione precipitò nel 1855 con la rimozione da ogni carica. Ciò che avvenne in seguito non ha storia poiché Negrelli aveva perso la ragione principale della sua vita e con essa probabilmente la vita stessa, che lo lasciò solo tre anni dopo.

3. Considerazioni conclusive sui connotati essenziali e distintivi dell'ingegneria esercitata da Negrelli

Negrelli è principalmente noto come progettista del Canale di Suez e, in subordine, di linee ferroviarie. Anche se queste attività basterebbero da sole ad illustrarne la statura, non si può non sottolineare che Negrelli fu soprattutto un ingegnere civile e che a questo suo profilo professionale si deve la capacità di tradurre in tracce indelebili una concezione ampia dell'ingegneria, comprensiva degli aspetti tecnico-economici, imprenditoriali e gestionali.

Nell'arco di 40 anni egli ricoprì tutti i ruoli di un ingegnere attivo nel campo delle costruzioni ed altri ne inventò egli stesso, suscitando ammirazione negli svariati ambienti nei quali operò intensamente: dalle strade e ferrovie ai canali e alle sistemazioni fluviali, dai rilievi topografici ai progetti di ponti, edifici e infrastrutture, dai calcoli estimativi alle valutazioni economiche, dalla pianificazione degli interventi alla loro programmazione, dalla direzione dei lavori alla gestione dell'esercizio, dalla ricerca delle risorse tecniche alla loro organizzazione, dalla scelta dei materiali da costruzione e del materiale rotabile alla guida di importanti e difficili cantieri, dalla stipula di convenzioni alla mediazione di interessi tecnico/politici spesso contrastanti.

Poiché questa non è una biografia di Negrelli ma solo una lettura delle sue attività secondo una logica attuale, memore delle condizioni del tempo, si ritiene più efficace citare, come conclusioni, solo quegli eventi che comprovano la tesi di una spiccata vocazione tecnico-economica, all'interno della quale sono da collocare sia i progetti ferroviari che la stessa concezione del Canale di Suez.

Comunque tutto ciò trae origine da esperienze dirette eseguite sul territorio quando, alle dipendenze prima del Duile all'Ufficio Statale dei Lavori (1817), poi della direzione delle Fabbriche del Tirolo (1824) ed infine capo reparto aggiunto dei Lavori in Bregenz, ebbe l'occasione di occuparsi di rilievi idrografici, della direzione e costruzione di ponti e di strade, formandosi una sensibilità per i problemi dei trasporti in ambiente montano e affinando doti organizzative che sarebbero state poi preziose nel formulare e perseguire ambiziosi piani ferroviari.

Mentre, come si è detto nei paragrafi precedenti, nei primi decenni dell'Ottocento la letteratura sui nuovi materiali e tecniche costruttive era già alquanto ricca, mancava una tradizione di sintesi dei vari aspetti pertinenti i trasporti, in grado specialmente di tenere conto di quelli economici e finanziari. Costante nel comportamento di Negrelli fu la determinazione con la quale affrontò tutti i problemi implicati dai suoi progetti, sia quando ad esempio dovette occuparsi degli espropri dei terreni interessati dalla regolarizzazione del Reno che quando fu richiesto di promuovere l'acquisto delle azioni di compagnie ferroviarie private in condizioni fallimentari per realizzare il progetto di una rete statale austriaca. In ogni episodio della sua vita professionale Negrelli mostrò sempre una serietà davvero eccezionale, provata tra l'altro dall'accuratezza e completezza dei progetti e unanimemente riconosciuta da enti pubblici e privati che se ne contendevano le prestazioni per la competenza, il tatto e l'onestà con le quali erano espletate. Ne fanno fede i lavori delle Commissioni interstatali cui prese parte, non solo per il Canale di Suez ma anche per i collegamenti tra varie linee europee come la Nord-Imperatore Ferdinando e la Guglielmo o le convenzioni proposte per favorire sistemi integrati di comunicazioni. Queste attività erano intrise della razionalità pragmatica di un funzionario austriaco come Negrelli che ammirava lo spirito della Confederazione elvetica al punto da rimanerne deluso allorché gli sembrò divenire troppo scialbo e compromissorio e che accolse i moti del '48 e la conseguente Costituzione con il favore di chi considerava le riforme condizione indispensabile all'ammodernamento del paese. Tutto ciò era sostenuto da intuizioni notevoli per il tempo come la convinzione dell'opportunità ammini-

strativa di dividere la direzione delle costruzioni da quella delle ferrovie. L'onesto Negrelli seppe essere funzionario efficiente e al tempo stesso stimato libero professionista, come si evince dalle opere realizzate, dalle consulenze, dagli arbitrati e dagli elogi che gli tributarono persone qualificate, non ultimo lo stesso Talabot che ebbe espressioni entusiaste per le linee ferroviarie progettate da Negrelli.

Con tutto ciò Negrelli non fu un carattere accomodante. Disposto a sopportare fatiche e sacrifici personali pur di fare fronte ai molti impegni, sapeva opporsi con la forza delle idee e la tenacia del carattere a scelte che sentiva di non poter condividere, come ad esempio la decisione del Baumgartner di alienare parte delle linee ferroviarie per risanare le finanze pubbliche.

Molti altri sono gli aspetti della vita di Negrelli che varrebbe la pena di approfondire. Ad un ingegnere di oggi, in particolare, piacerebbe sapere quale fosse la sua consapevolezza del proprio grado di cultura tecnica rispetto alla cultura del tempo.

Una ricerca in questa direzione probabilmente confermerebbe da un lato che la vera grandezza di Negrelli fu l'essere stato soprattutto un valente ingegnere civile con una vocazione originale per i riflessi economico-gestionali dei trasporti e dall'altro gli renderebbe indirettamente ma obiettivamente giustizia, lumeggiando i veri motivi della sua disgrazia presso l'amministrazione austriaca. Forse si rischia d'essere troppo superficiali o sbrigativi sostenendo che la destituzione di Negrelli non fu altro che la risposta pavida di uno stato terrorizzato dalla modernità ma, giudicando dalla qualità tecnica dell'opera di Negrelli e dalla sua estraneità agli intrighi della società nobiliare austriaca, gelosa avocatrice di ogni direttiva tecnico-economica, sembra ragionevolmente che non si possa trarre una diversa conclusione.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

a) Storia della scienza e della tecnica

1. 1953 Timoshenko, S.P., «History of strength of materials», Mc Graw-Hill.
2. 1965 Ellis, G.H., «Lo sviluppo dell'ingegneria ferroviaria - Storia della tecnologia», Singer, Holmyard, Hall & Williams ed.s, Boringhieri.
3. 1983 Allen, G.F., «Storia delle ferrovie», De Agostini.
4. 1984 Bell, J.F., «The experimental foundations of solid mechanics - Mechanics of solids, Vol. 1, Truesdell ed., Springer Verlag.
5. 1986 ..., «La ferrovia transappennina», Gruppi di studi alta valle del Reno, Porretta Terme.

b) Biografie

1. 1929 Adami G., «Luigi Negrelli-ingegnere», Arti grafiche Scotoni, Trento.
2. 1941 Bordignon E., «Luigi Negrelli», Le Tre Venezie, Venezia.
3. 1955 Adami G., «Ricordando la nobile vita e le opere di Luigi Negrelli», Economia Trentina, n. 6, Trento.
4. 1961 Adami G., «In memoria dell'eminente ingegnere Luigi Negrelli nel primo centenario dell'apertura al traffico della linea ferroviaria Verona-Trento-Bolzano», Atti Accademici degli Agiati, Rovereto.
5. 1968 ..., Atti del Convegno su Luigi Negrelli tenuto presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica – Leonardo da Vinci – Milano.
6. 1988 Algardi, Z.O., «Luigi Negrelli – l'Europa – il canale di Suez», Le Monnier, Firenze.

L'IMPORTANZA ECONOMICA DELLE LINEE FERROVIARIE PROGETTATE DA NEGRELLI NEL PROCESSO DI SVILUPPO DEL TRASPORTO SU ROTAIA IN EUROPA NEL XIX SECOLO

di GIACOMO BORRUSO *)

1. Una corretta valutazione delle conseguenze economiche che si possono connettere alle opere ferroviarie progettate da Negrelli o realizzate sotto la sua guida, comporta la preliminare analisi di un certo numero di elementi, utili a definire il contesto socio-economico in cui l'ingegnere trentino si trovò ad operare.

In quest'ottica un primo aspetto da prendere in esame riguarda la situazione del sistema europeo dei trasporti preesistente all'avvento della ferrovia, al fine di valutare quale era il ruolo che esso giocava nel più vasto contesto del sistema economico del continente.

Si dovrà poi valutare lungo quali direttrici si è sviluppato il processo di infrastrutturazione ferroviaria in Europa, privilegiando ovviamente l'area, peraltro piuttosto ampia, in cui l'ingegner Negrelli svolse la sua attività professionale: sarà necessario in quest'ambito evidenziare le difficoltà che la ferrovia ha dovuto superare, particolarmente nella fase di avvio, e quali sono stati i condizionamenti di natura politica che, soprattutto in Italia, essa ha dovuto subire.

Dopo una sommaria analisi dell'attività professionale di Negrelli e delle opere ferroviarie a cui il suo nome è rimasto legato, argomenti che trovano più ampio spazio in altre relazioni presentate in questo convegno, si potranno valutare le conseguenze economiche di carattere generale derivanti dallo sviluppo del trasporto ferroviario e quelle di natura più specifica attribuibili alle opere dell'ingegnere trentino.

È questa la linea logica che verrà seguita in questa relazione, nella quale si cercherà altresì di evidenziare quale è stato il ruolo che la ferrovia ha svolto nel processo di unificazione del nostro paese.

*) Professore all'Università di Trieste.

Prima di cominciare a svolgere gli argomenti che sono stati qui sommariamente delineati, giova ricordare che nel secolo scorso si è potuto assistere ad una crescita economico-sociale così rapida e tumultuosa da far sembrare poca cosa quanto era stato realizzato in precedenza e da fare altresì apparire come logica conseguenza quanto si è verificato in seguito, quanto meno fino al periodo successivo all'ultimo conflitto mondiale. Merito rilevante di tale eccezionale sviluppo va attribuito all'attività inventiva e creativa degli ingegneri. La loro genialità ha avuto modo di manifestarsi in moltissimi campi, ma è indubbio che proprio in materia di trasporti ha trovato il modo di esprimersi ai più elevati livelli, consentendo il superamento di difficoltà e problemi tecnici di eccezionale impegno e permettendo altresì uno sviluppo straordinario di questo settore che ha svolto un ruolo cardine nel progresso dell'umanità.

2. Secondo lo schema che ci siamo proposti di seguire cominciamo con il considerare brevemente quale era la situazione preferroviaria del sistema dei trasporti, con specifico riferimento al nostro paese, tenendo presente che esistevano nel resto del continente europeo, sotto il profilo trasportistico, le stesse differenze che verranno evidenziate relativamente all'Italia tra aree sviluppate e aree arretrate.

Va subito detto che le infrastrutture di trasporto (strade, canali e porti) dell'era preferroviaria risultavano in Italia concentrate prevalentemente nel Nord mentre erano piuttosto scarse nel Meridione. Ci si trovava in pratica in una situazione di squilibrio che il successivo processo di infrastrutturazione ferroviaria non avrebbe sicuramente attenuato, ma anzi avrebbe vieppiù accentuato.

La Lombardia si presentava allora come il territorio meglio dotato dal punto di vista stradale e disponeva altresì di buoni collegamenti verso i mercati del centro Europa, grazie alla presenza di strade di valico attraverso le Alpi dalle caratteristiche piuttosto soddisfacenti. Situazione analoga caratterizzava il Piemonte, che aveva potuto trarre vantaggio dalla politica infrastrutturale sviluppata tra Francia e Italia nell'epoca napoleonica.

Un evento di un certo rilievo nell'ambito del trasporto stradale fu l'entrata in servizio, nel 1827, di un nuovo tipo di carrozza, il velocifero, che consentiva di coprire la distanza tra Milano e Venezia in meno di 30 ore, 6 di meno di quelle che risultavano necessarie con le diligenze ordinarie. Nello stesso periodo si ebbe il passaggio del servizio

postale da una gestione basata su concessione statale a una di tipo privatistico affidata a imprese di trasporto; si verificò altresì una profonda variazione dei costi di trasporto con una diminuzione dell'ordine del 25% delle tariffe passeggeri.

Nel Nord, oltre ad una discreta dotazione di infrastrutture stradali, vi era la possibilità di utilizzare 2.260 Km di vie navigabili (sulle 3.500 presenti nella penisola) costituite da fiumi, laghi e canali artificiali: questi ultimi assommavano a 1.000 Km circa. Le vie d'acqua interne ebbero, fino all'avvento della ferrovia, un ruolo importantissimo nel trasporto di merci povere di massa dai porti verso le aree interne. Da Venezia a Milano i grossi barconi che allora venivano utilizzati impiegavano circa 40 giorni e vi era anche la possibilità di far proseguire le merci fino al lago Maggiore.

I porti risentivano ovviamente delle difficoltà che esistevano nei collegamenti con l'interno: Genova, Venezia e Napoli avevano tradizionalmente un ruolo preminente nei traffici marittimi italiani e ad essi si affiancarono, tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, anche Trieste e Livorno.

Genova aveva assunto un ruolo specifico di terminale per un rilevante movimento commerciale in importazione, soprattutto dalle Americhe: il traffico portuale in arrivo aveva raggiunto le 370.000 tonnellate nel 1816 mentre si sarebbe attestato sulle 700.000 negli anni tra il 1856 ed il 1860, facendo del porto ligure lo scalo principale del Mediterraneo.

Venezia non aveva tratto dall'inserimento nell'impero asburgico occasione per incrementare i suoi traffici, mentre aveva avuto uno sviluppo rapido e brillante Trieste che sarebbe rimasta in tale favorevole situazione fino all'annessione all'Italia, nel 1918.

Per quanto concerne Napoli, al suo porto afferivano gran parte dei traffici commerciali del Mezzogiorno: la città stessa per le sue dimensioni e per le sue caratteristiche si configurava come un'area di consumo di rilevanti proporzioni.

Nell'Adriatico centro-meridionale non vi erano scali adeguatamente attrezzati, per cui il traffico, anche quello con l'estero, si appoggiava su centri come Manfredonia e Gallipoli, che non costituivano veri e propri porti. Un discorso analogo si può fare per Brindisi che per i suoi fondali risultava inadatto all'attracco delle navi a vapore che cominciavano ad affermarsi. Sarà comunque Brindisi a venir prescelta, dopo l'unificazione, come terminale per il traffico con l'Oriente.

3. È opportuno a questo punto fare cenno, sia pur sommariamente, alle relazioni che si sono stabilite nel secolo scorso tra il processo di sviluppo ferroviario e quello svoltosi in larga parte contestualmente, di industrializzazione.

Industrializzazione vuol dire produzione di massa e questa a sua volta significa necessità di accedere a mercati sempre più ampi.

È quindi inevitabile che una rivoluzione industriale sia collegata ad una rapida evoluzione del sistema dei trasporti e talora ad un'autentica rivoluzione dello stesso.

In effetti all'inizio del secolo scorso i vari stati europei si trovavano in fasi estremamente diverse nel processo di sviluppo economico e ciò si rifletteva anche sui sistemi di trasporto di cui essi risultavano dotati. Il fenomeno dell'infrastrutturazione ferroviaria venne dunque a innestarsi su situazioni preesistenti estremamente diversificate sia dal punto di vista economico-sociale che da quello esclusivamente trasportistico: comunque, avendo le ferrovie suscitato ovunque, al loro apparire, grandi aspettative, esse si diffusero in maniera sorprendentemente rapida ancorché differenziata su tutto il continente.

Nei testi che si sono occupati della ricostruzione della storia delle ferrovie la Stockton-Darlington, inaugurata nel 1825, viene citata come prima linea ferroviaria aperta al pubblico: essa era peraltro una semplice linea per il trasporto di carbone su cui si consentiva a privati operatori di far transitare qualche vagone. La prima vera e propria linea ferroviaria progettata e realizzata per il trasporto pubblico fu la Liverpool-Manchester, che venne aperta nel 1829. La Francia inaugurò la sua prima linea nel 1832, la Germania e il Belgio nel 1835, la Russia nel 1837, l'Austria nel 1838, l'Italia e l'Olanda nel 1839, la Danimarca e la Svizzera nel 1847 e la Spagna nel 1848.

In alcuni casi si trattava di linee concepite a soli fini politici e/o militari e senza un effettivo impatto economico, soprattutto perché le iniziative portate a compimento non erano inserite in un disegno organico di sviluppo ferroviario.

Vi furono pertanto paesi che in pochi anni ebbero a disposizione una rete più articolata e organica rispetto ad altri: in questi, in particolare nel Regno Unito, grazie ai tronchi secondari, si riusciva a realizzare il collegamento anche con le città minori, mentre in altri paesi, in particolare in quelli più marginali rispetto al baricentro economico del continente, le linee non andavano al di là dei collegamenti tra le città principali o con l'estero. Anche in questi ultimi, peraltro, le ferrovie divennero sotto tutti i profili un fenomeno di rilevante importanza.

Come si è detto, esse entrarono in scena in fasi molto diverse dello sviluppo dei differenti paesi: in Gran Bretagna e nella parte orientale degli Stati Uniti, esse comparvero alla fine del processo di industrializzazione e, in un certo senso, ciò appare giustificato in quanto per consentire l'avvio della strada ferrata erano necessarie una metallurgia avanzata ed un sistema industriale in grado di produrre tutto ciò che si rendeva necessario per le infrastrutture e per i mezzi da impiegare.

Erano altresì necessari gli ingenti mezzi finanziari che solo una capitalizzazione industriale poteva mettere a disposizione.

In molti paesi europei ed in buona parte degli Stati Uniti, la ferrovia arrivò invece con la rivoluzione industriale e costituì parte integrante del fenomeno stesso; nei paesi europei economicamente più arretrati il trasporto ferroviario comparve invece prima che si avviasse il processo di industrializzazione.

In sintesi si potrebbe dire che in Gran Bretagna la domanda di qualificati servizi di trasporto esisteva prima che venissero costruite le linee ferroviarie; nell'Europa centrale le linee vennero realizzate man mano che, con l'aumento della domanda, esse si rendevano indispensabili. Nell'Europa periferica, infine, le ferrovie vennero completate prima che vi fosse una domanda tale da giustificare la costruzione e vennero realizzate molto spesso con l'obiettivo di avviare e sostenere un processo di sviluppo economico, in particolare nel settore industriale.

Analoga distinzione può venir fatta tra la parte più avanzata degli Stati Uniti, quella orientale, in cui la domanda di servizio preesisteva all'avvento delle ferrovie, e il resto del paese, in cui lo sviluppo industriale procedette più o meno di pari passo con lo sviluppo ferroviario.

Si tratta comunque di fenomeni ricorrenti nel settore dei trasporti e se ne sono avuti esempi piuttosto recenti anche nel nostro paese con riferimento alla infrastrutturazione autostradale nel dopoguerra ¹⁾.

¹⁾ In effetti, le autostrade realizzate nel Nord del paese furono ben presto interessate da un traffico molto rilevante in quanto in quell'area, fortemente industrializzata e in fase di rapido sviluppo, la domanda era particolarmente sostenuta. Diversa fu la situazione che si dovette fronteggiare nell'avviare il programma di costruzioni autostradali nel Sud d'Italia in quanto per l'arretratezza di molte delle regioni ivi collocate non vi erano le condizioni per alimentare un'adequata domanda: in quelle aree di conseguenza le autostrade venivano considerate come strumento da utilizzare per facilitarne il decollo economico. Va detto che, proprio in considerazione delle diverse prospettive in termini di redditività che caratterizzavano il Nord ed il Sud del paese, in quest'ultimo il processo di infrastrutturazione autostradale cominciò con netto ritardo rispetto al primo, contribuendo ad accentuare il divario in termini di sviluppo tra le due aree.

Va osservato che un diverso atteggiamento in dipendenza del diverso grado e dei differenti tempi in cui avrebbe potuto manifestarsi la redditività degli investimenti ha caratterizzato tutto lo sviluppo del trasporto ferroviario e ciò ha indubbiamente contribuito ad accentuare, sia a livello continentale che a livello nazionale, le disparità economiche con cui il processo si è realizzato nei differenti Stati e nelle diverse regioni nell'ambito di ogni Stato.

Per effetto di quanto sopra esposto, mentre in Gran Bretagna e nella parte più avanzata degli Stati Uniti le compagnie ferroviarie potevano, quanto meno per un periodo più o meno ampio, venir finanziate da imprenditori privati alla ricerca di investimenti redditizi, ciò non fu possibile in quasi tutti gli altri Stati europei e nella parte centro-occidentale degli Stati Uniti; in questi casi il capitale privato pretese da parte dello Stato un reddito garantito e vari tipi di sussidi prima di avviare la realizzazione di gran parte delle linee ferroviarie.

Volendo valutare in termini molto sommari le conseguenze che derivarono dalla realizzazione delle linee ferroviarie nei differenti paesi europei, si può dire che in Gran Bretagna esse favorirono un processo di industrializzazione già in piena evoluzione, agevolando l'esportazione di beni capitali e l'importazione di materie prime e prodotti alimentari. Esse consentirono altresì la formazione di capitali, che vennero in congrua misura impiegati all'estero, anche in iniziative ferroviarie.

Nell'Europa centrale la strada ferrata favorì il sorgere delle industrie metallurgiche e lo sfruttamento dei giacimenti carboniferi, imprimendo all'attività economica quel dinamismo che è indispensabile per un processo di industrializzazione.

Per molti decenni invece le ferrovie non ottennero grossi risultati nelle parti più periferiche d'Europa in quanto in quelle aree tutto ciò che era necessario per realizzare l'infrastrutturazione ferroviaria e per avviare l'esercizio del trasporto su rotaia doveva venir importato e provenivano dall'estero anche i mezzi finanziari indispensabili. Le industrie locali non erano, infatti, in grado di sostenere i ritmi imposti dalle costruzioni ferroviarie e vennero in molti casi definitivamente eliminate dall'arrivo di merci in importazione a basso costo, reso possibile proprio dal trasporto ferroviario. Per molti paesi di quest'area continentale periferica le ferrovie costituivano in effetti uno status symbol che non potevano consentirsi e che causò grossi problemi e non poche difficoltà finanziarie. Qualche vantaggio cominciarono a trarne dopo parecchi decenni, quando era riuscito finalmente a prender corpo un processo di industrializzazione.

4. Come è già stato ricordato si assume convenzionalmente come data di nascita delle ferrovie il 27 settembre del 1825, giorno in cui si inaugurò la linea ferroviaria di 32 Km tra le città scozzesi di Stockton e Darlington: tale linea era stata costruita sotto la direzione di George Stephenson, personaggio che ebbe grande rilievo nel mondo dei trasporti del secolo scorso. Nel 1829 la locomotiva di Stephenson, denominata «The Rocket», raggiunse la velocità di 32 Km/h sulla linea «Liverpool-Manchester, velocità per i tempi invero notevole, essendo almeno tripla di quella realizzabile da un mezzo ippotrainato.

Il nuovo modo di trasporto risultò subito rivoluzionario rispetto a quelli conosciuti e implicò una profonda revisione degli studi ingegneristici, da cui scaturì in tempi brevi la predisposizione delle tecniche costruttive delle strade ferrate, l'individuazione e l'approntamento dei materiali necessari per gli impianti (a cominciare dalle rotaie, che vennero realizzate dapprima in ghisa e subito dopo in acciaio profilato), per le locomotive e per le carrozze ²⁾.

Va rilevato che l'impresa ferroviaria rappresentò nel contesto economico dell' '800 un tipo di impresa avanzatissima: in funzione di essa vennero infatti sperimentate nuove forme di raccolta del capitale e di progettazione industriale, nonché nuove forme di alleanza tra Stato e iniziativa privata. L'impresa ferroviaria ebbe in genere la concessione di costruire e gestire una linea, cominciando dallo studio del tracciato per proseguire con il piano di finanziamento e con la gestione dei lavori: questa fase risultava particolarmente impegnativa in quanto vi era la necessità di impiegare migliaia di lavoratori utilizzando un'enorme quantità di materiali e le attrezzature più avanzate al momento disponibili. L'avvio dell'esercizio della linea richiedeva poi locomotive e carrozze e si dava in tal modo lavoro a numerose industrie dalle più varie e diversificate caratteristiche.

Impegno rilevante richiedeva altresì l'approntamento delle strutture edilizie da utilizzare nella raccolta dei passeggeri e delle merci, nonché delle infrastrutture necessarie per poter disporre dell'energia da utilizzare nella trazione, dapprima legno e carbone, in seguito l'energia

²⁾ In molti casi il trasporto su rotaia con trazione meccanica venne applicato a situazioni particolari e si ebbero così nella seconda metà del secolo scorso le ferrovie a cremagliera, quelle a funicolare e le tranvie urbane (il primo trasporto elettrificato su rotaia venne inaugurato a Menlo Park negli Stati Uniti nel 1880 e in Europa a Firenze dieci anni dopo).

elettrica. La ferrovia diede altresì un deciso impulso allo sviluppo del telegrafo e fu in definitiva uno stimolo di incalcolabile portata nell'affinamento della tecnologia in moltissimi settori, connessi più o meno direttamente alle iniziative ferroviarie; costituì pertanto un'occasione di sviluppo economico, sociale e culturale per moltissimi paesi.

L'esercizio della rete ferroviaria pose altresì moltissimi problemi nuovi per quel che concerne l'organizzazione del personale e la sua distribuzione sul territorio; impose anche una rigida organizzazione dei rifornimenti e delle manutenzioni che dovette venir impostata con criteri innovativi rispetto a qualsiasi altra precedente esperienza produttiva.

In alcuni casi l'esercizio dell'attività ferroviaria risultò fortemente remunerativo: l'armatore americano Cornelius Vanderblit (1794-1877) cedette la sua flotta allo scoppio della guerra civile realizzando 10 milioni di dollari. Investì tale somma nella realizzazione e nell'esercizio di linee ferroviarie e lasciò alla sua morte un patrimonio di 100 milioni di dollari che rappresentava per quell'epoca una fortuna enorme.

In altri casi gli utili realizzati sulle linee più frequentate hanno permesso di finanziare l'infrastrutturazione ferroviaria in aree arretrate al fine di agevolarne lo sviluppo: ciò si è verificato soprattutto dove era lo Stato con proprie aziende a costruire e a gestire le linee ferroviarie, ma anche quando dava in concessione tali funzioni, affidando contestualmente linee che promettevano di essere remunerative ed altre che quasi certamente non lo sarebbero state.

L'esercizio del trasporto ferroviario comportò la soluzione di molteplici problemi nuovi per dimensioni e caratteristiche: essi riguardavano in primo luogo la corretta individuazione delle prevalenti direttrici di traffico, che molto spesso non era equilibrato nei due sensi, e dei bacini di utenza. Riguardavano altresì le tariffe da applicare, e in particolare se fosse o meno corretto seguire le politiche di discriminazione miranti a far acquisire al produttore del servizio almeno una parte del «surplus dei consumatori». Altri problemi sorgevano per il fatto che non sempre vi era coincidenza tra proprietario della linea e gestore del servizio, mentre sovente utilizzavano una linea carrozze che non erano né del proprietario della stessa né di coloro che su di essa gestivano il servizio. Sono problemi che nel corso degli anni vennero faticosamente risolti, ma che in alcuni casi, per esempio con riferimento alle tariffe da applicare, non mancano tuttora di animare ricorrenti dibattiti.

5. Venendo a trattare dello sviluppo del trasporto ferroviario nel nostro paese si può innanzitutto ricordare che il 3 ottobre del 1839 venne inaugurata la Napoli-Portici, prima linea ferroviaria realizzata sul

territorio italiano. L'entusiasmo nei confronti della nuova modalità di trasporto era indubbiamente grande, ma le realizzazioni del decennio successivo non furono pari alle aspettative.

L'entusiasmo e l'interesse si concretizzarono comunque in un ampio fiorire di progetti che consentirono già alla metà degli anni '30 di definire un primo sommario disegno di rete ferroviaria italiana. La ferrovia venne vista come elemento di sostegno per la vocazione sempiterna della penisola di configurarsi come «land bridge» tra Oriente ed Occidente.

Una spinta molto forte verso l'infrastrutturazione ferroviaria provenne infatti dalle città portuali che videro nel nuovo modo di trasporto l'occasione per consolidare le loro posizioni nel contesto dei traffici nazionali ed internazionali. Gli stimoli a favore della ferrovia furono comunque molteplici e di varia natura, ma fu determinante l'atteggiamento che nei suoi confronti ebbe la classe dirigente dei vari Stati in cui l'Italia era suddivisa.

Il Regno delle due Sicilie, forse pago del primato conseguito con la Napoli-Portici, non avviò opere di un certo respiro negli anni immediatamente successivi.

Molto vivace fu invece l'interesse ferroviario in Toscana, che si estrinsecò nella realizzazione della Livorno-Firenze e successivamente di numerosi altri collegamenti fra i capoluoghi: in tali opere fu decisivo il ruolo svolto dall'iniziativa privata.

Nel Lombardo-Veneto, dopo la costruzione della Milano-Monza (l'inaugurazione si ebbe nel 1840), le iniziative ferroviarie furono condizionate dall'aspro dibattito accesi sul progetto della Milano-Venezia. Tale progetto venne proposto già nel 1855, sostenuto dal mondo commerciale veneziano che vedeva in tale linea l'occasione per un rilancio dell'attività portuale. Venne respinta l'idea di un percorso rettilineo tra le due città e si optò per un'alternativa che, passando per i principali centri urbani della pianura, consentisse la massima resa in termini di acquisizione di traffico, senza incidere in maniera troppo gravosa sui tempi di percorrenza. Un problema la cui soluzione rallentò non poco l'esecuzione del progetto, fu l'iniziale esclusione di Bergamo dalla linea di collegamento tra la città lagunare e il capoluogo lombardo. Per effetto delle numerose difficoltà incontrate nella definizione del tracciato, l'esecuzione del progetto definitivo, che come è noto prevedeva il passaggio anche da Bergamo, venne ritardata fino al 1857. Nel frattempo era stato realizzato (1846) il famoso ponte sulla laguna, progettato

da Tommaso Meduna, lungo 3603 metri, il cui costo fu di 6 milioni di lire austriache.

L'attività ferroviaria piemontese prese avvio con un certo ritardo rispetto agli altri Stati italiani, ma risultò poi particolarmente intensa e vivace. Le prime realizzazioni riguardavano i collegamenti del porto di Genova con Alessandria e Torino da una parte e con Novara e il lago Maggiore dall'altra: le autorità piemontesi guardavano peraltro con pari interesse anche ai collegamenti internazionali da realizzare con l'esecuzione dei progetti di trafori alpini (il Moncenisio e il Lucamagno), progetti ai quali l'Austria replicò ipotizzando la realizzazione del traforo dello Spluga, peraltro mai attuata.

Nonostante l'entusiasmo e l'interesse verso la strada ferrata, le linee aperte al traffico sul territorio italiano all'inizio degli anni '50 assommavano a poche centinaia di Km (609 nel 1851), ma nel corso del decennio successivo molte altre ne vennero inaugurate, per cui alla vigilia dell'unità d'Italia erano in esercizio linee per complessivi 2.189 Km.

Si accentuò peraltro in quell'arco di tempo il divario tra le iniziative portate a compimento nelle varie parti del paese e in particolare tra il Nord ed il Sud della penisola.

Nel decennio in questione videro peraltro attuazione o avvio importanti opere, tra cui vanno menzionate il ponte sul Ticino e Boffalora (realizzato nel 1859), la galleria dei Giovi (1854), l'inizio dei lavori di scavo del Frejus.

La realizzazione della linea Bologna-Pistoia, scaturita da un progetto concordemente avviato da Austria, Toscana, Stato Pontificio ed altri, comportò il superamento di problemi tecnici di un certo rilievo, in particolare per quel che concerne il passaggio della Porretta.

Lo Stato Pontificio si impegnò anche nella realizzazione di un piano interno di infrastrutturazione ferroviaria che portò alla realizzazione nel 1856 della Roma-Frascati e nel 1859 della Roma-Civitavecchia.

Va rilevato che, nonostante l'entusiasmo che l'innovativa idea ferroviaria determinò in tutto il paese, furono pochi gli imprenditori italiani che riuscirono a inserirsi fattivamente nel processo di infrastrutturazione del paese: ciò è attribuibile principalmente ad una modesta capacità imprenditoriale rispetto ai più agguerriti industriali esteri e, forse soprattutto, a carenza di mezzi finanziari. Tale situazione caratterizzò soprattutto la fase di avvio delle realizzazioni ferroviarie mentre, in particolare dopo il conseguimento dell'unità, il capitale nazionale si

inserì in forma più concreta nei programmi di costruzione ferroviaria.

Tra gli imprenditori esteri che in termini più incisivi operarono in campo ferroviario in Italia vi è sicuramente James Rotschild, che dal 1856 assunse il controllo di numerose iniziative nell'Italia centro-settentrionale, cercando di ampliare progressivamente il suo controllo sulle linee ferroviarie in esercizio e su quelle in progetto.

Anche dopo l'unificazione, nonostante l'appoggio dello Stato, il capitale nazionale non fu in grado di far fronte ai massicci programmi ferroviari posti in cantiere, per cui risultò sempre determinante l'apporto del capitale estero, in particolare di quello francese. Si determinarono però le condizioni per il consolidamento di un più incisivo capitalismo nazionale e di questo rafforzamento è indicativa la vicenda della costituzione della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, che ebbe per protagonista Pietro Bastogi: questi, nel 1862, riuscì a prevalere su Rotschild, ottenendo la concessione delle linee ferroviarie del Sud Italia.

La Società, dopo un inizio difficoltoso, si affermò come una delle più solide iniziative a livello nazionale.

È indubbio peraltro che le iniziative di carattere ferroviario ebbero un ruolo decisivo nella formazione di una classe imprenditoriale italiana valida e intraprendente: caso emblematico di tale fenomeno è indubbiamente l'ing. Vincenzo Stefano Breda che, iniziata la sua carriera come ingegnere di una società operante nel campo delle costruzioni ferroviarie, divenne dapprima titolare della stessa e, successivamente, presidente della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche, fondando, infine, le Acciaierie di Terni.

6. L'affermarsi del trasporto ferroviario ebbe com'è ovvio una vasta eco nel mondo politico e culturale europeo e naturalmente anche nel nostro paese.

È sicuramente significativo che uno dei personaggi più grandi della storia italiana, il Conte Cavour, abbia intuito le enormi possibilità che l'infrastrutturazione ferroviaria offriva all'Italia. Il suo pensiero è riportato con estrema chiarezza in uno scritto comparso sulla «Revue Nouvelle» nel 1846: tale scritto era concepito come recensione al notissimo libro di Carlo Ilarione Petitti di Roreto (*Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*. Cinque lettere), pubblicato a Torino l'anno precedente. In effetti è riduttivo denominare «recensione» lo scritto di Cavour, che ha dei contenuti politici ed economici di notevole interesse, che già delineavano quella che sarebbe stata l'azione

che il Conte, divenuto primo ministro dello Stato Sabauda, avrebbe condotto.

Il saggio costituisce un autentico inno alla ferrovia, definita «meravigliosa conquista del secolo decimonono», la cui importanza viene paragonata alla scoperta dell'America e all'invenzione della stampa; in esso trovano spazio una serie di considerazioni di particolare interesse sulla contrapposizione tra interessi politici e interessi economici, contrapposizione che si è manifestata in termini particolarmente accentuati nella fase di realizzazione dell'infrastrutturazione ferroviaria: infatti, i contrasti e le divisioni politiche hanno condizionato lo sviluppo del trasporto ferroviario nel secolo scorso, orientandolo in maniera tale da favorire il consolidamento dei legami di aree allora politicamente omogenee e da ostacolare quelli di regioni che, dal rafforzamento delle connessioni infrastrutturali e dal conseguente intensificarsi delle relazioni economiche, avrebbero potuto trovare ulteriori stimoli verso il conseguimento di un assetto politico unitario.

Cavour aveva ben presente la situazione del suo Piemonte, costretto a trascurare i rapporti con l'area lombardo-veneta e portato a gravitare stabilmente verso i paesi dell'Europa occidentale, in particolare Svizzera, Francia ed Inghilterra, con i quali si svilupparono rapporti destinati ad incidere in maniera permanente sull'assetto economico e culturale dell'area nord-occidentale dell'Italia.

Emerge dallo scritto di Cavour che egli aveva già ben chiari, alla vigilia del suo ingresso nell'attività politica, gli obiettivi da realizzare e i nemici da combattere: questi ultimi erano rappresentati da un lato dalle forze reazionarie che tentavano di bloccare l'ascesa del suo paese, lasciandolo in una situazione di arretratezza rispetto alle aree più avanzate del continente europeo dalle quali si trovava circondato, e dall'altro dalle forze della rivoluzione democratica che portavano avanti l'idea repubblicana, idea che ovviamente contrastava con il disegno che il Conte intendeva realizzare.

Va ricordato che lo scritto di Cavour venne pubblicato nello stesso anno in cui Pio IX ascese al soglio pontificio e precedette di poco i movimenti quarantotteschi, eventi che ebbero una portata relevantissima sul decorso storico della seconda metà del secolo scorso.

Cavour si sforzava di definire in un quadro organico e unitario gli innumerevoli problemi di natura economica e politica che gli Stati italiani si trovavano allora a fronteggiare, cercando altresì di individuare le interconnessioni esistenti tra essi: nella sua mente, ed egli si sforzava di far percepire correttamente tale suo disegno, era chiara la

necessità per gli Stati italiani di inserirsi in maniera più concreta e meno precaria nell'ambito delle aree europea e mediterranea, venendo in tal modo a proporsi la penisola italiana come un ponte verso il Mar Rosso e l'Asia per le merci dei paesi dell'area continentale nonché, e forse soprattutto, per quelle britanniche. Nel disegno di Cavour le ferrovie avrebbero dovuto rappresentare il supporto fondamentale per la libera circolazione delle merci, ed anche delle persone che l'intensificarsi degli scambi avrebbe reso necessaria.

Al di là delle convinzioni politiche e dei sentimenti nazionalistici risulta evidente che l'idea ferroviaria coinvolse e avvinse le menti più esperte ed elevate del XIX secolo che si impegnarono per portarla avanti e darle una carica vincente.

L'idea ferroviaria è indubbiamente un'idea unitaria e ritengo inconfutabile che in quegli uomini vi fosse già in embrione la proposta di un'Europa unita, idea che solo dopo molti sanguinosi conflitti e gravi controversie riuscì ad affermarsi, faticosamente e incompiutamente, un secolo più tardi.

7. Venendo a trattare il tema centrale di questa relazione è necessario in primo luogo fare un breve cenno all'attività svolta dall'ing. Negrelli nel corso della sua vita professionale, che inizia nel 1819 quando egli era appena ventenne: il suo primo incarico fu quello di praticante presso la Direzione edile provinciale del Tirolo e del Vorarlberg. L'anno successivo Negrelli superò l'esame di stato di ingegnere civile e dal 1821 al 1825 svolse la sua attività in Val Pusteria e nella valle dell'Adige, seguendo numerosi lavori stradali. Nel 1825 gli venne affidata la responsabilità di una sezione che si occupava di ricerche idrografiche ed ebbe altresì l'incarico della sistemazione del corso del Reno tra il Principato del Liechtenstein e il lago di Costanza.

Nel 1832 gli venne affidato dal cantone di San Gallo l'incarico di ispettore dei lavori stradali ed idraulici e nel 1835 passò a Zurigo come ingegnere capo della Kaufmannschaft. Negli anni in cui ricoprì tale incarico (fino al 1839) l'ing. Negrelli progettò e seguì la costruzione di numerose strade, banchine portuali e ponti. Nel 1839 divenne commissario federale per i cantoni Ticino, Vallese e Uri con specifica competenza sui danni derivanti dalle inondazioni; divenne altresì capo della commissione per la regolazione del corso del Lint. È proprio in questo periodo che Negrelli ebbe il primo contatto con la ferrovia, in quanto, tra l'altro, con approccio globale e integrato, studiò l'intera rete delle comunicazioni stradali, ferroviarie e dei canali navigabili della Svizzera.

Nel 1840 fece ritorno in Austria con l'incarico di ispettore generale delle ferrovie del Nord e i primi anni quaranta furono quelli in cui, come vedremo in seguito, fu più intensa l'attività di Negrelli in campo ferroviario.

Nel 1848 gli venne affidata la direzione di una sezione del neo-costituito Ministero dei Lavori Pubblici Austriaco, incarico che tenne per poco tempo in quanto venne nominato commissario ministeriale nel Lombardo-Veneto con il compito di attuare l'opera di ricostruzione delle strade e delle ferrovie che erano state distrutte in eventi bellici. Nel 1849 gli fu data la direzione superiore dei lavori relativi a strade, acque, ferrovie e telegrafi insediata a Verona: in quello stesso anno gli venne conferita l'onorificenza di cavaliere dell'impero col predicato di Moldelba, in ricordo di un progetto da lui predisposto per la costruzione di un canale tra la Moldava e l'Elba e del ponte da lui realizzato alla confluenza dei due fiumi.

Nel 1850 venne nominato presidente della commissione per la navigazione del Po e nel 1852 commissario per la ferrovia centrale dell'Italia Media.

Nel 1855 venne richiamato a Vienna, dove peraltro si fermò per poco tempo.

Nel novembre dello stesso 1855 partì per l'Egitto per completare gli studi, da lui avviati sin dal 1838, sul Canale di Suez, per il quale egli aveva proposto un progetto che non prevedeva la predisposizione di conche.

Nel 1856 ritornò in Austria e fu nominato ispettore generale delle ferrovie: continuò comunque ad occuparsi del canale, riuscendo a rintuzzare le molteplici obiezioni che venivano mosse al suo progetto, che trovavano per lo più origine in motivazioni politiche e che erano alimentate soprattutto dagli Inglesi guidati da R. Stephenson.

Morì prematuramente nell'ottobre del 1858 e non poté così portare a compimento il suo progetto più prestigioso, che venne di conseguenza realizzato da F. de Lesseps: a costui viene sovente attribuito anche il merito degli aspetti tecnici del progetto, che vanno invece attribuiti integralmente a Negrelli.

Emerge da questa sommaria elencazione che Negrelli, il cui nome risulta correttamente collegato al suo progetto più importante e prestigioso, ha dedicato una parte consistente della sua attività professionale alla progettazione di linee ferroviarie, nella cui conduzione ebbe altresì un ruolo di rilievo.

Non si può non rimarcare come l'opera di Negrelli da un lato tesa

al rafforzamento delle infrastrutture terrestri, dall'altro ad aprire nuovi e più agevoli percorsi al commercio marittimo, si inquadri in maniera pressoché perfetta nel disegno cavouriano ed è da ritenere che l'ing. Negrelli manifestasse adesione verso un'idea e un disegno cui istintivamente partecipavano tutte le menti più aperte e illuminate.

8. Non è agevole, con riferimento ai differenti progetti realizzati dall'ing. Negrelli, valutare le conseguenze economiche sulle regioni direttamente interessate dalle opere stesse: in realtà tali opere fanno tutte parte di un disegno complessivo di infrastrutturazione ferroviaria del continente europeo che Negrelli e gli altri ingegneri ferroviari della sua epoca portarono avanti con lodevole determinazione, convinti dell'esigenza di mettere a disposizione delle attività economiche un sistema dei trasporti che consentisse un'agevole penetrazione sui mercati per i prodotti realizzati e permettesse inoltre alla popolazione di spostarsi facilmente da una parte all'altra del continente.

È opportuno comunque a questo punto prendere in più puntuale considerazione le opere ferroviarie alla cui realizzazione Negrelli contribuì o come progettista oppure con incarichi direttivi o di controllo.

Si cercherà di evidenziare quali sono state le conseguenze economiche, che dalle varie opere collegabili con l'attività di Negrelli sono scaturite, pur ribadendo che risulta estremamente difficile tale specifica valutazione in quanto non sono disponibili dati statistici né altri elementi conoscitivi che possano consentire di isolare territorialmente gli effetti derivanti dal processo di sviluppo del trasporto ferroviario.

Vi è poi un altro elemento di cui si deve tener conto, rappresentato dal fatto che molti dei progetti di Negrelli, come del resto avvenne per il Canale di Suez, non furono da lui seguiti nella loro parte esecutiva e ciò sia per i lunghi tempi tecnici connessi con l'infrastrutturazione dei trasporti sia per la fine prematura dell'ingegnere trentino, quando era ancora nel pieno della sua operosità professionale.

Alcuni progetti di Negrelli, e sicuramente tra i più importanti, sono di conseguenza passati alla storia sotto il nome di altri, peraltro prestigiosi, ingegneri trasportisti.

Il primo contributo che Negrelli diede allo sviluppo del trasporto ferroviario in Europa risulta essersi verificato in Svizzera dove, come è già stato ricordato, egli si trasferì nel 1832: le autorità di governo di quel paese si erano assicurate le sue prestazioni essendo state favorevolmente impressionate dall'attività che egli aveva svolto quale direttore dei lavori di regolazione della foce del Reno nel lago di Costanza

(lavori che sono tuttora in corso e dovrebbero concludersi verso la metà degli anni '90, e ciò può essere indicativo di quali possono essere i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali, specie nel settore dei trasporti).

Durante la permanenza in Svizzera, Negrelli fu tra i primi a concepire e a dare impulso all'idea di dotare quel paese di una rete ferroviaria e fu proprio lui a disegnare un piano per tale rete. Non è infondato ritenere che sia anche per merito dell'ingegnere trentino se le ferrovie elvetiche sono partite con il piede giusto ed hanno poi avuto nel tempo un'evoluzione sicuramente positiva, contribuendo alle fortune e al benessere di quel paese.

Fu sempre durante la permanenza in Svizzera che Negrelli ebbe l'opportunità di elaborare quello che può ritenersi il suo primo progetto organico di linea ferroviaria: nel 1837 infatti era stata costituita a Innsbruck una società a capitale privato per la realizzazione di una ferrovia da Innsbruck a Kufstein. I responsabili di tale società conferirono a Negrelli il compito di elaborare il relativo progetto. Negrelli giunse in Tirolo nel gennaio del 1838 e dopo aver fatto numerosi sopralluoghi nella bassa valle dell'Inn, produsse un esauriente ed esemplare documento, datato 24 marzo 1838, il cui titolo può così tradursi: «Studio sul tracciato di una ferrovia da Innsbruck fino al confine regio-bavarese alla Cappella di Ottone presso Kiefersfelden». Tale documento rappresenta il primo concreto progetto per una ferrovia in Tirolo, quella che diverrà la i.r. Ferrovia Statale del Nordtirolo (k.k. Nordtiroler Staatseisenbahn).

In tale progetto Negrelli, dopo un'approfondita descrizione del terreno, evidenziò i grandi vantaggi che sarebbero derivati dalla costruzione di una ferrovia nella valle dell'Inn; fissò poi molto dettagliatamente le caratteristiche del tracciato e quelle costruttive delle opere (quote, pendenze, quantità e raggio delle curve, quantità e modalità costruttive dei ponti). Per tutta la sua estensione l'infrastruttura era stata prevista a doppio binario, ma in un primo tempo il binario fu doppio solo su un sesto della sua lunghezza. Quanto alle caratteristiche di esercizio Negrelli indicò le velocità massime, i tempi di percorrenza, le soste intermedie, il numero e la dislocazione delle stazioni. Previde persino l'entità del parco veicoli, sia locomotive che carrozze e carri merci, che sarebbe risultata necessaria. Concluse il suo studio con un «calcolo approssimativo dei costi complessivi», valutati in 3 milioni di fiorini.

Questo studio così brillante e dettagliato non riuscì a indurre le autorità viennesi a soddisfare le aspettative di tirolesi e bavaresi deside-

rosi di poter disporre almeno di un primo tronco di ferrovia, che nelle loro intenzioni doveva costituire il primo passo in direzione dell'auspicato sbocco in Adriatico.

Consegnato ai committenti il progetto di questa linea, sulla quale ritorneremo in seguito, riprese la sua attività in Svizzera dove rimase ancora un paio d'anni e precisamente fino al 1840, anno in cui venne richiamato in Austria.

Infatti il 30 giugno 1840 l'ingegner Ghega ed un suo collega, per ritornare al servizio dello Stato, si erano congedati dall'impresa presso cui lavoravano, la «privilegiata Ferrovia Settentrionale dell'Imperatore Ferdinando» (privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn), che era la più antica e importante società ferroviaria privata dell'Austria-Ungheria; era stata questa impresa nel 1837 a realizzare la prima ferrovia della Monarchia con esercizio a locomotive (esistevano già, in effetti, due Società che esercitavano ciascuna una linea ferroviaria pubblica, con trazione a cavalli).

Negrelli ritornò dunque alla Svizzera per subentrare a Ghega nella «Settentrionale» ed assumere, con la nomina a ispettore generale, la direzione tecnica dei lavori, che in quel tempo procedevano alacremente sul tronco, progettato da Ghega, Lundenburg-Prerau, che portava a completamento la linea Vienna-Olmütz. Svolgendo il suo lavoro nella «Settentrionale», Negrelli ebbe così modo di fare esperienze utili per la sua futura attività al servizio dell'Amministrazione statale.

Nel 1842 Negrelli, ottenuto il congedo dalla «Settentrionale», ritornò al servizio dello Stato austriaco presso la Direzione Generale per le Ferrovie, di cui era responsabile Francesconi, e gli venne affidata la direzione delle costruzioni ferroviarie nella parte settentrionale della Monarchia: in tale veste seguì i lavori preparatori e la costruzione della linea della «Ferrovia Settentrionale dello Stato» (Nordliche Staatsbahn) da Brno (e, con un secondo ramo, da Olmütz) attraverso Praga, fino al confine sassone presso Bodenbach, fino ad allacciarsi alla prima ferrovia statale sassone per Dresda.

Fra il 1842 ed il 1848 con la sua partecipazione furono terminati gli studi preliminari della ferrovia della Galizia da Bochnia (presso Cracovia) attraverso Lemberg fino a Brody (vicino al confine con l'Impero Russo); la linea da Lemberg a Czernowitz venne studiata personalmente da Negrelli che elaborò anche uno studio sullo sviluppo della stessa. Fra i suoi compiti ebbe anche quello di guidare le trattative con Paesi esteri (recandosi ad esempio anche in Sassonia) per l'allacciamen-

to delle ferrovie austriache verso Dresda oppure a Oderberg con la rete prussiana.

Questa intensa e qualificata attività presso la Direzione Generale delle Ferrovie non impedì all'ispettore Negrelli di assumere occasionalmente, nella sua qualità di esperto tecnico, altri compiti e ciò anche all'estero, dove era divenuto noto grazie ad una sua pubblicazione edita nel 1842 in cui si occupò della costruzione di ferrovie di montagna e sostenne la pratica utilizzazione di maggiori pendenze e di più forti curvature. In particolare per l'attraversamento del Semmering propose di superare la rampa da Gloggnitz all'altezza del valico mediante regressi, affidando il compito di trascinare il treno sul monte a due locomotive, l'una in testa, l'altra in coda allo stesso.

L'idea, davvero originale, non fu applicata per la ferrovia del Semmering; decenni più tardi però il nordamericano Henry Meiggs costruì la Ferrovia Centrale del Perù, da Lima ad Oroya, attraverso le Ande, utilizzando con pieno successo il principio di Negrelli: questa ferrovia, tuttora esistente e in esercizio, e che è la più elevata del mondo, presenta complessivamente ben 19 di tali regressi.

I temi trattati nella pubblicazione di Negrelli davano adeguata risposta ai problemi di natura orografica del Wurttemberg, e pertanto il re Guglielmo I lo chiamò in qualità di esperto tecnico straniero, pratico di costruzioni ferroviarie, e gli affidò l'incarico di esaminare, criticare e se necessario correggere le proposte, elaborate da due tecnici locali, per un progetto di rete ferroviaria del Wurttemberg che ne era ancora privo.

Negrelli giunse a Stoccarda all'inizio di agosto del 1842 e, avendo alle spalle l'esperienza di precedenti perizie, già il giorno 29 dello stesso mese poté presentare al Ministro degli Interni la sua relazione; i consigli e le proposte di Negrelli e la sua scelta di un diverso tracciato per la linea da Stoccarda ad Ulma portarono ad una sostanziale riduzione dei tempi e dei costi di realizzazione.

Rappresenta più un secondo impiego che una consulenza l'incarico che successivamente ebbe in Svizzera dove, come è già stato ricordato, era stato un promotore delle ferrovie negli anni di permanenza in quel Paese: quando finalmente, dopo aver superato tutte le difficoltà che abitualmente risultano connesse ad un'attività innovativa, si costituì nel 1846 la Società Svizzera della Ferrovia del Nord, a Negrelli venne affidata la direzione generale dei lavori ferroviari. Si realizzò così sotto la sua responsabilità, la prima vera ferrovia svizzera (esisteva già in realtà un piccolo tratto di 1,9 Km di penetrazione in territorio elvetico

della Ferrovia Alsatiana, parte quindi di una rete ferroviaria straniera) ed il 9 agosto 1847 poté essere aperto all'esercizio il primo tronco parziale di essa, da Zurigo a Baden, la ben nota «ferrovia dei panini spagnoli».

Nel 1848 Negrelli venne chiamato in Italia dal feldmaresciallo Radetzky, governatore del Lombardo-Veneto, e nominato i.r. commissario presso l'Ispettorato ferroviario per Venezia e la Lombardia, con l'incarico di ripristinare le vie di comunicazione distrutte, tra le quali vi era anche il grande ponte lagunare a Venezia, fatto saltare in aria dagli insorti durante i moti rivoluzionari.

Nello stesso periodo venne attuata una ristrutturazione del settore delle pubbliche costruzioni e ferrovie a seguito della quale venne eretta, con sede a Verona, dapprima provvisoriamente e poi, in base alla decisione imperiale del 22 settembre 1849, definitivamente, una i.r. Direzione superiore delle costruzioni per il Regno Lombardo-Veneto, direttamente dipendente dal Ministero per il Commercio, Industria e Lavori Pubblici e perciò indipendente da altre autorità di governo. A tale direzione venne riconosciuto un ampio ed autonomo campo d'azione, ed in particolare (tralasciando gli altri compiti istituzionali) essa doveva sovrintendere all'intera rete di trasporti del Lombardo-Veneto. Luigi Negrelli, elevato al rango di consigliere di sezione, fu nominato direttore superiore delle costruzioni e posto a capo della Direzione stessa e in tale veste portò a termine la linea diramata da Verona e Mantova ed anche la linea Mestre-Treviso, consegnate all'esercizio l'8 aprile 1851 la prima ed il 15 agosto dello stesso anno la seconda.

A titolo di cronaca si può ancora ricordare che il Negrelli tenne il discorso inaugurale durante la fastosa inaugurazione avvenuta il 30 novembre 1852 del ponte sull'Adige, che realizzava il congiungimento, con una linea di 3 Km, fra le stazioni di Verona Porta Nuova e Verona Porta Vescovo e con ciò la saldatura fra i due tronchi ferroviari, l'uno a ovest verso Milano (in costruzione) con la relativa diramazione a sud per Mantova, già in esercizio, e l'altro verso est fino a Venezia, in attività da alcuni anni; Negrelli parlò dopo che il feldmaresciallo conte Radetzky, governatore generale del Lombardo-Veneto, ebbe calato il concio di chiusura dell'ultimo arco del ponte, includendovi, come allora si usava, una pergamena, protetta da un astuccio, con un testo di commemorazione dell'avvenimento.

Pochi giorni dopo questa cerimonia, in base ad un nuovo orientamento che prevedeva la separazione, nella struttura amministrativa, tra esercizio e costruzioni ferroviarie, e in conformità a quanto già realizza-

to negli altri paesi della Corona, venne creata sia una Direzione dell'Esercizio Ferroviario che un'autonoma «Direzione per le costruzioni ferroviarie nel Regno Lombardo-Veneto», sempre direttamente dipendente dal Ministero del Commercio e con sede in Verona, mentre venne sciolta la Direzione superiore delle costruzioni. Al posto di direttore della istituita Direzione per le costruzioni ferroviarie venne chiamato il consigliere di sezione Negrelli, promosso al rango di consigliere ministeriale.

Durante la sua attività in Italia, in tutti gli uffici ricoperti, Negrelli fornì eccellenti prestazioni e tra l'altro dimostrò, nelle trattative con gli Stati Italiani per la navigazione sul Po e per la Strada Ferrata dell'Italia Centrale, capacità politiche e diplomatiche davvero eccezionali.

A seguito delle modificazioni intervenute nella politica ferroviaria che prevedeva il graduale trasferimento della proprietà delle linee dallo Stato a imprese ferroviarie private, e l'attribuzione di nuove concessioni ad un congruo numero di società private, si manifestò a partire dal 1855 l'esigenza di una specifica e unitaria vigilanza dell'attività ferroviaria per mezzo di un organo ispettivo ferroviario statale, esigenza che portò alla creazione dell'Ispettorato generale delle ferrovie austriache. Alla sua direzione fu chiamato dall'Italia a Vienna, nel 1855, il consigliere ministeriale Negrelli, nominato ispettore generale delle ferrovie austriache, carica che tenne fino alla morte.

9. È opportuno a questo punto riprendere in considerazione, per vedere quale seguito esso abbia avuto, il progetto di Negrelli relativo alla ferrovia del Nord Tirolo.

Si tratta come è evidente dell'infrastruttura che, più di ogni altra progettata dall'ingegnere trentino, riguardava direttamente il nostro paese ed aveva altresì un rilevante impatto su una vasta ed importante area del continente europeo.

In effetti dopo anni di pressanti iniziative e appassionate battaglie si era ottenuta finalmente nel 1847 l'inclusione da parte del governo austriaco nel programma delle costruzioni ferroviarie statali di una linea da Verona al confine bavarese attraverso Trento, Bolzano, il passo del Brennero, Innsbruck e Kufstein.

Immediatamente il banchiere veneziano Levi, che da tempo era infaticabile sostenitore della costruzione di un collegamento tra il Centro Europa e l'Adriatico attraverso il Tirolo, diede incarico all'ingegnere veronese Qualizza di redigere il progetto di una ferrovia da Verona al

confine presso Kufstein, attraverso Bolzano e il Brennero, progetto che venne elaborato e presentato al pubblico il 1° giugno 1847.

Giova notare che per il tratto da Hall (nei pressi di Innsbruck) fino a Kufstein e al confine di Stato il Qualizza recepì integralmente il precedente progetto di Negrelli e, molto onestamente, nelle intitolazioni dei piani, aggiunse al suo il nome dell'ingegnere trentino come progettista, indicando altresì per entrambi il tronco di cui aveva la paternità.

Mentre il progetto di Negrelli prevedeva Innsbruck quale stazione terminale della linea (stazione che egli, dopo attente valutazioni avrebbe situato a nord dell'abitato) Qualizza, dovendo nel suo progetto proseguire a sud verso il Brennero, preferì, per motivi tecnici, abbandonare il tracciato di Negrelli già presso Hall, passando al largo di Innsbruck, non connettendola quindi alla linea.

Anche il progetto Qualizza non ebbe concreto seguito e dovettero trascorrere ancora anni contrassegnati da reiterate quanto vane sollecitazioni: passò anche la rivoluzione del 1848 con tutte le sue conseguenze, e si giunse finalmente al 28 febbraio 1850 quando il Ministero per il Commercio, Industria e Lavori Pubblici dette l'approvazione alla costituzione di una Divisione d'Ingegneria per la linea Innsbruck-Kufstein, che avrebbe dovuto varare il progetto definitivo. Nell'estate 1850 fu effettuato il livellamento generale da Innsbruck a Worgl, e tali lavori furono esaminati, modificati e completati personalmente sul posto dall'ispettore generale Ghega, capo della Sezione Costruzioni Ferroviarie del Ministero.

Il 10 giugno 1851 l'ingegner Ghega poté recarsi al Ministero del Commercio per presentare il progetto di massima per la linea Innsbruck-Kufstein.

Essendo stato stipulato il 21 giugno 1851 il Trattato di Stato austro-bavarese, che prevedeva tra l'altro la prosecuzione della linea da Kufstein a Rosenheim in Baviera, la Direzione Generale delle costruzioni impartì nell'aprile del 1852 l'ordine di approntare tutti i progetti esecutivi.

Questi lavori preparatori furono eseguiti, nel periodo 1851-inizio 1853, sotto la responsabilità di Ghega, che nel frattempo, il 1° ottobre 1852, era stato promosso Consigliere Ministeriale e posto a capo della neocostituita Direzione Centrale per le Costruzioni ferroviarie in Vienna. Egli diveniva in tal modo il maggior responsabile di tutte le costruzioni ferroviarie statali nella Monarchia, con l'esclusione delle ferrovie statali del Lombardo-Veneto e ricadevano quindi sotto la sua superiore responsabilità anche le costruzioni ferroviarie in Tirolo.

Ghega, nonostante il suo vasto campo di attività, si interessò personalmente della costruzione della i.r. Ferrovia Statale del Nordtirol, Innsbruck-Kufstein, facendone elaborare il progetto esecutivo e prendendo altresì concrete decisioni sia su specifici problemi costruttivi della sede stradale e delle opere d'arte che con riferimento al tracciato della linea: è rilevante il fatto che Ghega propose di riportare nuovamente il tracciato verso Innsbruck, al fine di meglio servire questa città e tale variante verrà in seguito approvata (il 20 ottobre 1853) dal Ministero del Commercio.

Il 1° marzo 1853 Ghega poté presentare per l'approvazione il progetto esecutivo del I lotto da Innsbruck a Hall, che fu seguito da quelli dei rimanenti lotti.

Il 22 aprile 1853 il Ministro del Commercio cavaliere von Baumgartner consegnò all'imperatore Francesco Giuseppe il progetto dell'i.r. Ferrovia Statale del Nordtirol (k.k. Nordtiroler Staatseisenbahn) Innsbruck-Kufstein-Confini di Stato, redatto originariamente da Negrelli e trasformato in progetto esecutivo per merito di Ghega; l'approvazione sovrana venne concessa il 29 aprile 1853 per il solo tronco da Innsbruck a Worgl, essendosi riservato l'imperatore un riesame e una successiva approvazione per il restante tronco Worgl-Confini, il cui tracciato prevedeva il passaggio in prossimità della fortezza di Kufstein e vi erano quindi da risolvere alcuni problemi di carattere militare.

Per effetto di questa risoluzione imperiale, il 29 maggio 1853 partì dal Ministero del Commercio l'ordine alla Direzione Centrale per le Costruzioni ferroviarie di iniziare immediatamente (nello stesso anno) i lavori di costruzione nel tronco Innsbruck-Worgl. Tutti i lavori vennero pubblicamente banditi il 18 giugno 1853 mentre il 5 settembre 1853 presero avvio i lavori del primo lotto, sotto la superiore direzione di Ghega. I movimenti di terra furono iniziati tra Innsbruck e Hall in ottobre-novembre 1853 e nella primavera del 1854 iniziò la costruzione di opere minori.

L'approvazione del progetto anche per l'altro tronco Worgl-Confini di Stato (presso Kufstein) si ebbe il 16 agosto 1854 e nel maggio 1855 si dette effettivo inizio ai relativi lavori.

Il 24 novembre 1858 fu finalmente aperta all'esercizio l'intera linea di circa 75 Km da Innsbruck al Confini di Stato, e l'avvenimento fu celebrato in maniera particolarmente solenne.

Passando, a questo punto, ad una valutazione complessiva dell'attività svolta dall'ingegner Negrelli in campo ferroviario emerge, anche da questa pur sommaria analisi, l'immagine di un uomo interamente e

appassionatamente dedito alla sua professione di ingegnere trasportista. Nel corso della sua brillante carriera egli ebbe modo di occuparsi di tutte le modalità allora note, riuscendo a lasciare una significativa impronta della sua genialità in tutti i comparti del settore dei trasporti.

Non mi occuperò, non essendo mio compito, della sua opera più nota, il progetto per il Canale di Suez, se non per ricordare che con esso egli veniva a chiudere quel ciclo integrato di infrastrutture di trasporto che mirava ad avvicinare il continente europeo all'Oriente; in realtà il disegno di una rete di trasporti terrestre europea, composta da strade, idrovie e ferrovie, alla cui realizzazione egli concretamente contribuì, si salda mirabilmente con l'infrastruttura progettata in terra d'Africa che consentiva di realizzare una proficua connessione tra due mercati, da sempre chiamati a integrarsi e a sostenersi vicendevolmente.

Se appare di grande rilievo questa poliedricità di competenze dell'ingegnere trentino, risulta altrettanto importante la conoscenza vastissima sotto il profilo territoriale che egli ebbe modo di fare nel corso della sua carriera, occupandosi delle infrastrutture di trasporto di un'area vastissima del continente europeo: è indubbio che le opportunità offertegli sono state da lui colte per formarsi una visione di assieme dei problemi economici e sociali dell'Europa.

La sua specifica competenza trasportistica gli consentiva poi di individuare nel trasporto, e in particolare in quello ferroviario, uno strumento di straordinaria efficacia per contribuire alla soluzione di tali problemi, valorizzando le potenzialità del sistema produttivo europeo.

Di notevole rilievo appare anche il fatto che gli venissero affidati compiti di definizione di reti integrate intermodali di trasporto, e altresì, funzioni di coordinamento nella gestione delle stesse, ruoli nei quali egli ebbe modo di far valere il suo approccio globale alla soluzione dei problemi trasportistici.

10. Come è già stato rilevato non è agevole definire con precisione le conseguenze economiche che possono venir connesse alle opere ferroviarie di cui l'ingegner Negrelli, in varia veste, si è occupato: la difficoltà deriva in primo luogo, come è già stato ricordato, dal fatto che al vasto disegno di infrastrutturazione ferroviaria di cui egli è stato partecipe hanno contribuito, né poteva essere diversamente, un buon numero di ingegneri trasportisti, alcuni dei quali, Ghega, Qualizza e Francesconi, hanno trovato menzione anche in questa relazione. Si tratta di personaggi di grande rilievo che sono passati alla storia come

protagonisti dello sviluppo del sistema europeo dei trasporti e di conseguenza anche dello sviluppo economico del continente.

In molti casi i progetti sviluppati da Negrelli sono stati ripresi, rivisti e portati a compimento da altri e ciò sicuramente nulla toglie al suo merito di primo proponente di soluzioni avanzate e originali di molti problemi trasportistici continentali.

Va ribadito tra l'altro che molte delle opere progettate da Negrelli hanno trovato conclusione dopo la sua morte e ciò è un'ineliminabile conseguenza dei tempi tecnici connessi con la realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

Quello che va sottolineato nell'opera di Negrelli è in primo luogo l'ampiezza dell'area in cui essa ha avuto modo di manifestarsi, che è costituita da una larga parte del continente europeo e, tra l'altro, di una delle parti sicuramente più avanzate sotto i profili economico e culturale: quest'area ha tratto sicuramente un enorme vantaggio dall'avvento della ferrovia e quindi anche dall'attività di Negrelli che al suo sviluppo ha largamente contribuito.

Un altro aspetto che va ribadito con riferimento all'opera dell'ingegnere trentino è rappresentato dalla multiformità delle sue esperienze trasportistiche che riguardavano tutti i modi di trasporto allora noti; per effetto di tali esperienze egli ebbe nei confronti dei problemi di trasporto una visione globale che gli ha consentito di proporre soluzioni improntate ad un approccio integrato e complessivo. Il fatto che egli sia stato promotore e protagonista oltre che del processo di infrastrutturazione terrestre del continente anche della realizzazione di un'opera di rilievo e di enorme importanza per l'economia europea, quale il Canale di Suez, testimonia inequivocabilmente che la sua partecipazione ai problemi che gli venivano sottoposti non era semplicemente quella settoriale del tecnico, bensì quella dell'uomo di scienza e di cultura che intravede la possibilità di aprire nuovi spazi e nuove frontiere non solo per il commercio e per gli scambi, ma anche per l'avanzamento culturale e scientifico dell'umanità. In tal modo Negrelli si pone tra quella ristretta élite di uomini che nel secolo scorso, distinguendosi nettamente dai loro contemporanei, seppero indicare le linee da seguire per realizzare quello sviluppo economico e sociale che consentì di affrancare una parte rilevante dell'umanità dall'ignoranza e dall'indigenza.

È importante in effetti rilevare che la percezione delle straordinarie possibilità offerte dall'applicazione del vapore alla trazione terrestre, determinò negli spiriti più aperti e avanzati un autentico entusiasmo e

la volontà di sfruttare al massimo le potenzialità della nuova invenzione: la meccanizzazione dei trasporti determinò infatti in molti la consapevolezza di assistere all'avvio di un fenomeno di rilevantissima portata, le cui conseguenze sarebbero state rivoluzionarie non per il solo sistema dei trasporti, ma per l'intero sistema produttivo.

A partire dai primi anni '30 del secolo scorso, assistendo al progressivo divaricarsi della situazione economica tra paesi avanzati e paesi arretrati, la scelta ferroviaria venne proposta come idea-guida da quanti sostenevano, in Italia come in altri paesi dalle caratteristiche analoghe, i grandi temi della modernizzazione e del rinnovamento di società troppo rigidamente ancorate al passato.

È indubbio che nessuna modalità di trasporto sarebbe in grado di proporsi oggi come protagonista di una rivoluzione economica, svolgere cioè il ruolo che le ferrovie hanno avuto dall'inizio della loro diffusione e per un arco temporale ampio e denso di eventi significativi. È certo infatti che la rapida meccanizzazione del trasporto terrestre, verificatasi a partire dalla prima metà del secolo scorso, diede impulsi fortemente innovativi alla realtà economica e sociale, determinando nuovi parametri nella valutazione dello spazio e del tempo, una nuova dinamica nella riproduzione della ricchezza e un nuovo assetto nell'organizzazione della produzione. In realtà, mentre si affermavano come modalità dominante nel sistema dei trasporti di quel tempo, le ferrovie riuscirono a coinvolgere nel loro sviluppo anche aree marginali, quali l'Italia, anche prima che costituisse uno Stato unitario. Obiettivi che allora si posero furono essenzialmente quelli di una maggiore integrazione a livello europeo resa difficile dalla presenza di numerose entità statali autonome e, in taluni casi, anche dalle caratteristiche orografiche del continente.

In effetti la questione ferroviaria e la questione politica si intrecciarono strettamente in Europa, assumendo le scelte di infrastrutturazione ferroviaria un ruolo strategico nel progetto di sviluppo del continente. Così, col passare degli anni, le ferrovie assunsero nello sviluppo europeo un ruolo decisivo e trainante, venendo attribuita ad esse una funzione di promozione morale ed economica nelle scelte di un'area che cercava di definire la sua identità.

Va osservato che nelle scelte relative ai progetti ferroviari ebbe modo di manifestarsi, e non solo in Italia, in un'epoca fortemente liberista, l'intervento dello Stato nell'economia, che trovava giustificazione nell'esigenza di assicurare la massimizzazione del beneficio sociale traibile dalla collettività. Con riferimento alla situazione italiana va anche

rilevato che il sistema parlamentare, impegnato in una difficile mediazione tra divergenti interessi regionali, trovò nella questione ferroviaria l'occasione per la composizione e la scomposizione di maggioranze, per la costituzione e la caduta di governi, per la nomina e la deposizione di Ministri.

Difficoltà vennero determinate dal fatto che l'unità nazionale era stata in effetti realizzata anticipando l'unificazione economica, e ciò creava l'esigenza di un' incisiva azione governativa per stimolare i lenti ritmi di crescita della società: in tale contesto lo sviluppo dell'infrastrutturazione ferroviaria ebbe un ruolo essenziale nell'avviare quella lenta e faticosa evoluzione capitalistica del paese che non appariva, nella situazione in cui allora si trovava la società italiana, una scelta scontata.

L'Italia appariva in quegli anni come un paese povero e arretrato sia socialmente che economicamente, oltre che estremamente frammentato dal punto di vista politico.

Su tale sistema economico-sociale, caratterizzato da profonda arretratezza venivano peraltro proiettati, dalle aree più avanzate del continente europeo, impulsi che venivano recepiti da quei ristretti segmenti del mondo agricolo (il cui peso era allora largamente prevalente nel paese) che risultavano essere più direttamente interessati alla commercializzazione di prodotti in funzione di un mercato più vasto. Da queste sollecitazioni, intellettuali e uomini di cultura trassero nuovi impulsi per denunciare lo stato di arretratezza del sistema produttivo italiano e la conseguente marginalità nei confronti dei principali mercati europei e mondiali: nel ricercare e nel proporre nuove soluzioni produttive, essi sottolineavano da tempo l'esigenza di dotarsi di un più adeguato sistema di trasporto in vista dell'abbattimento dei relativi costi e di una più incisiva penetrazione sui mercati. Era pertanto assolutamente scontata la pronta adesione dei più avanzati ambienti culturali all'idea ferroviaria, che ebbe in essi i più convinti ed efficaci sostenitori.

Si ebbe di conseguenza un fitto susseguirsi di confronti e dibattiti miranti a definire correttamente il ruolo che il trasporto ferroviario avrebbe potuto svolgere. Si venne in tal modo a definire un quadro sufficientemente organico di interventi sui quali doveva misurarsi la volontà riformatrice della nuova classe dirigente italiana. Già nei primi anni '40 si venivano consolidando in effetti quei lineamenti di politica economica che avrebbero in seguito improntato le scelte della nuova nazione italiana.

Si determinò nello stesso periodo la convinzione, peraltro eccessivamente ottimistica, che sarebbe stato sufficiente dotarsi di una rete

ferroviaria per trasformare un paese fortemente arretrato, consentendogli di integrarsi attivamente nei mercati più ricchi e avanzati. Vi era in effetti la consapevolezza che i problemi economici andavano affrontati e risolti in un'ottica di integrazione continentale e mondiale e che, per quanti non avessero saputo porsi in tale posizione di apertura, l'isolamento e l'arretratezza sarebbero state le penalizzanti conseguenze. Le ferrovie offrivano in realtà la possibilità di inserirsi nelle nuove correnti di traffico che andavano manifestandosi e che stavano rivoluzionando gli scambi internazionali: particolarmente interessante appariva lo sviluppo dei traffici con l'Oriente e si manifestò di conseguenza un'accesa concorrenza per orientarne il passaggio su direttrici che privilegiassero l'uno o l'altro dei territori continentali: la concorrenza coinvolse in particolare i principali porti europei, sostenuti dai differenti Stati (la Francia privilegiava Marsiglia, mentre Piemonte ed Austria appoggiavano rispettivamente Genova e Trieste) e si cominciarono a consolidare posizioni destinate a resistere per decenni come centri obbligati di passaggio di prioritarie correnti di traffico. Nel consolidamento delle posizioni portuali un ruolo di rilievo veniva ovviamente attribuito alla possibilità di disporre del supporto ferroviario.

Va rilevato che in Italia un'attenzione almeno pari a quella rivolta alla realizzazione di un mercato integrato a livello mondiale e continentale, veniva rivolta all'obiettivo di conseguire un mercato integrato interno: ciò veniva visto dai più in un'ottica eminentemente commerciale per agevolare gli scambi tra le aree più industrializzate del paese e quelle a prevalente caratterizzazione agricola. Le menti più aperte vedevano nella ferrovia anche e soprattutto un mezzo per favorire il conseguimento dell'unità politica del paese.

Vi era anche allora, ed in alcuni problemi come si può constatare il dibattito non ha fatto rilevanti progressi, chi sosteneva i vantaggi offerti dalla navigazione di cabotaggio in alternativa al trasporto terrestre.

In quel tempo era l'inadeguatezza del sistema stradale esistente a dar forza ai sostenitori del cabotaggio; oggi è la saturazione del sistema stradale e autostradale, e in definitiva quindi sempre la sua inadeguatezza a far fronte alla crescente domanda, l'elemento su cui si basano prioritariamente i nuovi sostenitori del cabotaggio. Allora la ferrovia ai suoi albori si presentava come un'alternativa credibile al cabotaggio e al trasporto stradale; oggi, purtroppo, lo è in misura molto minore, per lo meno fino a quando non si sarà realizzato un deciso sforzo di ammodernamento del nostro sistema ferroviario.

Va rilevato che prima del 1860 le linee ferroviarie in esercizio nella penisola italiana erano poche (solamente 1.829 Km contro i 9.300 della Francia e i 17.000 della Gran Bretagna) e rispondevano altresì a differenti criteri da uno Stato all'altro.

Nelle Due Sicilie era stata realizzata una modesta rete intorno a Napoli mentre nello Stato pontificio, con criteri eminentemente militari, si era ritenuto di privilegiare tre direttrici e precisamente una costiera (Civitavecchia), una lungo la valle del Tevere (Orte) e una per la Ciociaria (Ceprano). Nei Ducati e nelle Legazioni era stata realizzata una linea che correva parallelamente alla via Emilia.

Era stata invece diversa l'impostazione seguita negli altri tre stati: il Piemonte era l'unico a disporre di una rete sufficientemente sviluppata che copriva la parte pianeggiante, realizzando una sorta di triangolo con ai vertici Torino, Novara e Alessandria e con collegamenti dei vertici con molti altri centri, tra cui Genova. La rete si apriva altresì da Novara verso Milano, da Alessandria verso Piacenza e da Torino verso il Frejus.

Nel Lombardo-Veneto era stata realizzata la dorsale padana da Milano a Venezia e il primo attraversamento delle Alpi da Verona a Innsbruck attraverso il Brennero. Il Granducato di Toscana aveva attrezzato la pianura tra Firenze e il mare con una rete particolarmente valida ed efficiente.

Tutte le linee, peraltro, tranne quelle per Innsbruck e Genova, realizzavano l'obiettivo di rafforzare l'infrastrutturazione delle zone di pianura: numerose regioni del paese e precisamente Marche, Umbria, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna, erano del tutto prive di linee ferroviarie mentre una presenza poco rilevante vi era in Liguria e in Campania. Un effettivo impatto della ferrovia sull'assetto territoriale del paese non vi era ancora stato e si sarebbe verificato solamente nel decennio successivo, determinando radicali modificazioni e trasformazioni nell'assetto delle aree urbane e di quelle agricole: pertanto solamente per due città, Venezia e Bergamo, le scelte fatte erano tali da poter essere considerate sin da allora vincolanti e definitive.

Mentre si parlava con crescente insistenza del progetto del Canale di Suez (che sarà inaugurato nel 1869), del quale si valutavano le possibili conseguenze, l'Alto Adriatico si configurava come il punto più vicino all'Europa Centrale a cui le merci potessero giungere via mare e da cui via mare potessero venir inoltrate soprattutto verso le destinazioni del vicino e dell'estremo Oriente. In quest'area Alto-Adriatica, Trie-

ste avrebbe dovuto rappresentare il porto dell'Austria e dell'Europa Centro-Orientale, ruolo che in effetti ebbe fino alla fine della prima guerra mondiale, e Venezia il porto della Valle Padana collegato all'Europa Centro-Occidentale. Già nel 1836 i Lloyd avevano collocato la loro sede in Trieste e da lì invece che da Marsiglia passava con crescente frequenza la cosiddetta Valigia delle Indie, che collegava Bombay con Londra attraverso Suez e Alessandria: fino al 1869 la Valigia delle Indie viaggiava via mare da Bombay a Suez, via terra da Suez ad Alessandria e nuovamente via mare da Alessandria a Marsiglia o a Trieste. Dopo l'apertura del Canale di Suez tutta la navigazione dall'India alle coste mediterranee poté svolgersi senza soluzione di continuità via mare, e ciò arrecò vantaggi notevolissimi a Marsiglia e a Trieste, che assunsero un ruolo importantissimo sia per l'attività portuale che per le connesse attività emporiali che vi prosperarono.

Venezia intendeva proporsi come terzo grande scalo europeo e la ferrovia venne concepita proprio in funzione del conseguimento di tale obiettivo. Pertanto il collegamento ferroviario venne progettato e realizzato sia in funzione della stazione passeggeri di Santa Lucia che della stazione marittima sita alla testata del canale della Giudecca, alla fine quindi del grande bacino portuale degli Schiavoni, alle Zattere. Si trattava di un disegno di grande respiro che avrebbe potuto dare a Venezia nuovo slancio e nuova vitalità, consentendole di tornare ai fasti commerciali del passato: secondo il progetto austriaco, che non venne recepito dal regno d'Italia, Venezia avrebbe dovuto venir collegata al Gottardo e alla valle del Reno e già nel 1849, in effetti, la linea ferroviaria arrivava fino a Como. Persa la Lombardia nel 1860, l'Austria ripiegò sul Brennero, che peraltro venne aperto nel 1867, quando (da un anno) anche il Veneto era stato perso dalla grande potenza imperiale. L'interesse di quest'ultima a questo punto si concentrò esclusivamente su Trieste, mentre il Regno d'Italia avrebbe potuto riprendere in considerazione il progetto del Gottardo e avviare anche quello del Sempione: ciò in effetti si verificò, ma in tempi eccessivamente lunghi, per cui il Gottardo venne aperto al traffico solamente nel 1882, e il Sempione addirittura nel 1906.

In realtà il Regno d'Italia dava l'impressione di privilegiare gli interessi piemontesi ed in effetti nel 1871 venne inaugurato il traforo del Frejus, che consentiva l'accesso alla valle del Rodano, che rappresentava e rappresenta una via naturale alle spalle di Marsiglia.

Negli anni del grande sviluppo commerciale seguito all'apertura del Canale di Suez, Venezia si trovò così, per effetto di una politica

ferroviaria che la penalizzava, tagliata fuori dalle grandi correnti del traffico internazionale e di conseguenza la riva degli Schiavoni e le Zattere non poterono divenire le banchine attrezzate di un grande porto moderno.

Si cominciava in quel tempo, per lo stimolo derivante da problemi concreti, a dibattere, forse per la prima volta nel nostro paese, il problema dei rapporti tra territorio e infrastrutture attrezzate, secondo le moderne tecnologie; ci si rendeva in effetti conto dell'importanza determinante che avrebbe avuto l'infrastrutturazione ferroviaria nel processo di sviluppo economico delle aree attraversate e dei negativi effetti che avrebbero dovuto subire i territori che da tale infrastrutturazione fossero rimasti emarginati.

11. Realizzata l'unificazione politica, la questione ferroviaria assunse un'importanza ancor maggiore, in vista del conseguimento di una più concreta integrazione tra le varie parti del paese. Nei 50 anni dello Stato liberale gran parte della spesa pubblica venne destinata, soprattutto nei primi anni, alle costruzioni ferroviarie, che in quella fase assorbivano quasi i 2/3 di tutti gli investimenti. I risultati conseguiti grazie a tale impegno sono evidenziati da poche cifre: nel 1859, alla vigilia quindi dell'unità, vi erano in esercizio 1.758 Km di linee, che erano divenuti più di 8.000 solo 20 anni dopo, mentre raggiungevano i 16.000 Km nel 1905, alla vigilia della statizzazione.

Va rilevato che la rete risultava largamente esuberante rispetto alle effettive esigenze di molte aree del paese, in particolare nel Centro e nel Sud, con conseguente sottoutilizzazione del servizio offerto: risultava invece inadeguata con riferimento alle aree economicamente più dinamiche del paese.

In realtà, per effetto di spinte campanilistiche e politiche, si erano determinate sin dall'inizio le premesse per la creazione del problema dei cosiddetti «rami secchi», che tutt'oggi condiziona la vita del nostro Ente ferroviario.

In effetti subito dopo l'unificazione venne definito, in una sola sessione parlamentare, il disegno di una rete ferroviaria nazionale mirante a collegare, con una serie ininterrotta di linee, i punti estremi della penisola: carattere prioritario venne attribuito ai collegamenti longitudinali per i quali, constatata la difficoltà di realizzare una dorsale mediana attraverso gli Appennini, si dovette optare per una rete di cornice lungo le coste. A causa dei costi e delle difficoltà connesse con la sua realizzazione venne in un primo tempo accantonata la linea

Salerno-Reggio Calabria, attuando invece il collegamento con Taranto. La Eboli-Reggio divenne per alcuni elementi della Sinistra storica una delle rivendicazioni prioritarie ed ebbe un ruolo non secondario tra gli elementi su cui si determinò la caduta della Destra. Un'importanza notevole venne attribuita alla longitudinale adriatica che, connessa all'apertura del Frejus avvenuta nel 1871, avrebbe dovuto incanalare i traffici con quell'area. Il porto di Brindisi, peraltro carente per quanto concerne i fondali, venne prescelto come capolinea per i collegamenti con Alessandria d'Egitto: le attese con cui l'esperimento era stato avviato andarono in gran parte deluse, ma non di meno l'infrastruttura ferroviaria offrì all'agricoltura pugliese l'occasione per una rapida trasformazione in funzione del mercato europeo, segnatamente di quello francese che recepi favorevolmente le uve e i vini pugliesi.

Successivamente l'apertura del Gottardo spostò da Torino a Milano il baricentro ferroviario nel Nord Italia, mentre venne progressivamente ridotto il ruolo del Frejus e ciò anche in conseguenza del deterioramento dei rapporti con la Francia. Ebbe invece un deciso impulso il traffico avviato attraverso il Brennero a seguito dell'incremento degli scambi con l'Austria. Per completare il disegno della rete ferroviaria nazionale vennero realizzati alcuni transiti trasversali, con criteri non sempre rispondenti al soddisfacimento di specifiche esigenze economiche, ma piuttosto, anche in questo caso, alla necessità di non scontentare nessuna delle differenti aree individuabili nel paese: in realtà le linee di transito andavano progressivamente rarefacendosi procedendo verso Sud, risultando non sempre realizzate in base a corrette valutazioni economiche.

Il disegno della ferrovia nazionale uscì quindi dalla combinazione di scelte che possono certamente definirsi corrette, anche perché obbligate e da scelte di natura geo-politica, raramente supportate da un'autentica ratio economica.

Nonostante le molteplici carenze che sono state evidenziate, va tuttavia stilato un giudizio complessivamente non negativo sul processo di infrastrutturazione ferroviaria realizzato nel paese nella seconda metà del secolo scorso, processo in cui vennero investiti circa 10 milioni di lire dell'epoca, da cui si trasse un rendimento irrilevante in termini finanziari, ma certamente notevole in termini di promozione civile e politica del paese.

Molti interventi si resero in effetti necessari per cercare di determinare un'inversione di tendenza in aree attanagliate da gravi e preoccupanti situazioni di crisi: queste erano presenti soprattutto nel Sud del

paese e derivò da ciò la decisione di sviluppare in senso verticale la rete, decisione che trovava ulteriore motivazione nella necessità di saldare tra loro i vari tronconi di linea già esistenti. In nome di una, probabilmente malintesa, equità distributiva, si cercò di soddisfare, almeno parzialmente, le richieste di tutte le regioni per cui i programmi ferroviari assunsero dimensioni che possono trovare giustificazione solo nell'entusiasmo derivante dalla conseguita unità nazionale e che comunque misero a dura prova per decenni la finanza pubblica. In tal modo, mentre veniva formulata al paese unificato una chiara proposta liberista, prese corpo un atteggiamento interventista nell'economia, che trovò ulteriori impulsi nella scarsa incisività che caratterizzava l'azione delle forze imprenditoriali private.

L'iniziativa privata si sosteneva infatti unicamente grazie alle garanzie statali: dovendo assicurare agli investimenti privati un reddito che gli scarsi proventi del traffico non potevano garantire, la finanza pubblica si trovò ben presto oberata da oneri relevantissimi che risultavano fortemente sproporzionati alla sua, peraltro non eccezionale, consistenza.

Vi era inoltre una notevole difficoltà nel gestire una rete la cui strutturazione iniziale, avvenuta in epoca preunitaria, rispondeva a logiche regionali che avevano peraltro continuato a manifestare la loro incidenza anche dopo l'unificazione.

Problemi rilevanti venivano altresì posti dal frazionamento delle competenze sulla rete tra numerose compagnie, la cui azione risultava di difficile coordinamento. Si manifestò quindi la necessità di attuare un riordinamento legislativo delle società operanti nel settore ferroviario, che venne tentato con la cosiddetta «legge dei grandi gruppi», approvata nel maggio del 1865. Le società esistenti, che erano 22, vennero ridotte a poche compagnie di più cospicue dimensioni realizzando un assetto teoricamente più rispondente alle esigenze di sviluppo del servizio ferroviario.

Per effetto di tale riordino le linee che si suddivisero la rete italiana furono l'Alta Italia di Rotschild, la Romana con capitale prevalentemente francese, le Meridionali di Bastogi, le Calabro-Sicule (Vittorio Emanuele), anch'esse a capitale francese, e le Sarde a prevalente capitale inglese.

Tale legge definì il passaggio da un sistema misto alla completa privatizzazione della gestione del servizio ferroviario: ciò portò un certo sollievo alla finanza pubblica in quanto, soprattutto al Nord, le linee

vennero affittate alla società Alta Italia verso pagamento di cifre considerevoli.

Il riordino fu altresì l'occasione per ritoccare la rete in alcuni suoi punti, in particolare nel Mezzogiorno, dove le linee erano state realizzate in molti casi senza un adeguato supporto tecnico ed economico.

Non mancarono peraltro neppure in questa occasione discussioni che traevano origine più da istanze campanilistiche che da autentica volontà di migliorare l'assetto del sistema ferroviario italiano.

Per garantire una vita tranquilla alle società e per la realizzazione dei programmi di potenziamento della rete vennero fissati criteri particolarmente ampi nella concessione delle garanzie statali, ritenendo che in tal modo si sarebbero poste le compagnie in condizione di prosperare e si sarebbero altresì conseguiti notevoli benefici per la finanza pubblica: in effetti la crisi finanziaria in cui il paese sarebbe venuto a trovarsi, avrebbe posto ben presto in discussione i presupposti su cui la legge si basava, imponendo una revisione degli obiettivi che con essa si volevano realizzare. A seguito dell'adozione del corso forzoso, e per il conseguente rincaro del carbone e del materiale rotabile, le società ferroviarie vennero condannate ad un progressivo declino che portò, a quarant'anni dalla promulgazione della legge di riordino, alla statizzazione delle ferrovie.

La crisi delle società, che ebbe la sua causa prima nella contrazione dei crediti, risultò viepiù aggravata dagli oneri finanziari relativi all'esecuzione degli ambiziosi progetti che erano stati, con eccessivo ottimismo, avviati. Oltre tutto, mentre le prime linee realizzate seguivano in prevalenza le direttrici più agevoli proprio per evitare di affrontare troppo impegnativi problemi tecnici, le nuove linee programmate non potevano più evitarli e ciò comportò un aggravio rilevante dei costi rispetto a quanto era stato preventivato. La necessità di superare rilevanti problemi di natura tecnica diede peraltro agli ingegneri impegnati nelle costruzioni ferroviarie l'occasione per dimostrare il loro valore e la loro capacità di fronteggiare situazioni nuove ed imprevedibili. Tale capacità ebbe modo di evidenziarsi in particolare nella realizzazione di gallerie attraverso gli Appennini e nella costruzione di ponti e viadotti, che rimangono tuttora a testimoniare l'ingegno degli ingegneri italiani; ad essi vennero affidati, in riconoscimento delle loro capacità e della validità delle soluzioni proposte, numerosi impegnativi lavori al di fuori del nostro paese.

Opere di grande rilievo e di notevole impegno furono ovviamente i trafori alpini del Frejus (Moncenisio) e del San Gottardo, completati

rispettivamente nel 1871 e nel 1882. Essi rappresentano due eventi parimenti significativi sotto il profilo tecnico: furono avviati impiegando metodi tradizionali i lavori di scavo del Frejus che vennero poi continuati utilizzando motori idraulici e perforatrici ad aria compressa di nuova concezione. Le stesse attrezzature vennero impiegate anche per i lavori del San Gottardo, in cui peraltro vennero utilizzati anche macchinari nuovi di più elevata resa. Ciò nonostante gli scavi procedettero molto lentamente per quanto la polvere nera venisse sostituita dalla nitroglicerina che aveva una resa nettamente superiore: comportava però rischi molto più gravi per i lavoratori ed in effetti aumentarono gli incidenti e le vittime rispetto alle opere realizzate in precedenza: va detto che l'infrastrutturazione ferroviaria, in particolare la realizzazione dei trafori, ha comportato il sacrificio di un numero rilevantissimo di vite umane, soprattutto perché, in particolare nella fase di avvio della costruzione delle strade ferrate, l'opera di prevenzione era particolarmente inadeguata.

Va ora fatto un cenno al livello di utilizzazione del servizio ferroviario che caratterizzò la fase iniziale del nuovo modo di trasporto in Italia: nel 1867, con una rete di poco superiore a 5.200 Km, i viaggiatori erano stati poco più di 14,6 milioni, mentre le merci trasportate assommarono a poco più di 3,1 milioni di tonnellate (a cui si devono aggiungere più di mezzo milione di capi di bestiame).

Solo tre anni dopo i viaggiatori trasportati sfioravano i 26 milioni e le merci trasportate i 6 milioni di tonnellate.

Si tratta con tutta evidenza di incrementi rilevanti che non debbono peraltro trarre in inganno sull'effettiva portata del ruolo del trasporto ferroviario nella società italiana, che faticosamente si stava costruendo dopo l'unità. In realtà, soprattutto nel Sud, per stimolare l'utilizzazione del servizio ferroviario presso le categorie meno abbienti, venne adottata una politica di contenimento delle tariffe viaggiatori, peraltro a scapito della qualità del servizio stesso: in effetti le carrozze di quarta classe, a cielo aperto e senza sedili, vennero introdotte per mettere la ferrovia a disposizione anche delle classi rurali, offrendo un servizio che, a ragione, venne giudicato incivile nel corso di numerosi dibattiti parlamentari. In pratica, la ferrovia venne usata per lo più dal ceto medio borghese sulle distanze medio-brevi e da quelli più elevati sulle lunghe percorrenze.

Una svolta significativa nel rapporto tra ferrovie e sistema economico nazionale si ebbe verso la metà degli anni '90: l'impulso a tale svolta venne dato dalla fase espansiva manifestatasi in quegli anni nel

Nord del paese, in particolare nel settore occidentale, in cui si ebbe una forte spinta verso l'industrializzazione. Tale fenomeno ebbe carattere di particolare intensità nell'area compresa tra Genova, Milano e Torino, triangolo industriale che consolidò progressivamente il suo ruolo trainante nell'economia del nostro paese.

Pur non riuscendo a tener fede a molte delle aspettative che avevano caratterizzato il loro avvio, le ferrovie ebbero un ruolo determinante nel processo di industrializzazione del paese: tale ruolo si esplicò in una duplice direzione e cioè in primo luogo offrendo alle attività industriali, come pure a quelle commerciali, la possibilità di svilupparsi, ampliando i mercati ai quali i prodotti realizzati potevano accedere. Lo sviluppo del trasporto ferroviario diede altresì a molte attività industriali l'occasione per consolidarsi mentre offrì anche l'opportunità per il sorgere di un congruo numero di imprese nello stesso settore industriale.

Come è già stato rilevato, un ruolo decisivo ebbe nello sviluppo del trasporto ferroviario in Italia, il capitale estero e pertanto l'occasione per le imprese italiane fu in nuova misura perduta, quanto meno nella fase iniziale del processo.

Per provvedere alla costruzione di materiale ferroviario sorsero comunque alcune interessanti iniziative, la cui vita fu caratterizzata da alterne fortune: merita la citazione lo stabilimento ligure dell'Ansaldo, realizzato prevalentemente in base alle aspettative di sviluppo delle linee sarde che, subito dopo l'unificazione del paese, dovette abbandonare la produzione di locomotive per dedicarsi unicamente a quella di vagoni; va ricordata anche la fabbrica di Pietrarsa nel Napoletano, aperta nel 1842 per produrre locomotive e materiale rotabile. Per quanto concerne la produzione di ferro e di acciaio, la sola Terni dell'ing. Breda riusciva in qualche misura a contrastare lo strapotere delle industrie estere.

In alcuni casi all'attività industriale in funzione ferroviaria si giunse per trasformazione di preesistenti attività, spesso già operanti in funzione del settore dei trasporti: è il caso, ad esempio, delle industrie Frondona che passarono dalla produzione di carrozze stradali ippotrainabili a quella di rotabili ferroviari.

Un'attività ragguardevole ebbero pure le officine per la riparazione di rotabili ferroviari, per lo più create dalle stesse imprese che gestivano il servizio ferroviario, che si segnarono per la qualità del servizio offerto che, in molti casi, andava al di là della semplice ripara-

zione per comprendere la costruzione e la sostituzione di numerose parti meccaniche di locomotive e vagoni.

12. Debbo a questo punto trarre le conclusioni della mia relazione nella quale mi sono proposto di evidenziare quali siano state le conseguenze economiche derivanti dallo sviluppo del trasporto ferroviario in Europa, cercando altresì di sottolineare il ruolo svolto in tale processo dall'ingegner Negrelli.

È evidente che il trasporto su rotaia ha determinato tutta una serie di benefici diretti e indiretti che non è sicuramente agevole oggi quantificare in termini monetari, ma che è possibile enumerare.

Tentando quindi una grossolana quanto velleitaria analisi benefici-costi degli investimenti effettuati nell'infrastrutturazione ferroviaria, avviata nel secolo scorso, ma i cui effetti sono ben lungi dal potersi considerare conclusi, dobbiamo in primo luogo occuparci dei benefici diretti, di quelli cioè che in maniera specifica e diretta si sono ripercossi sul sistema dei trasporti globalmente inteso. Tra questi un ruolo assolutamente prioritario va attribuito ai risparmi conseguibili sui tempi di viaggio, ciò sia con riferimento ai viaggiatori che alle merci.

Per quanto concerne i primi non può sfuggire quale possa esser la valutazione da dare, anche in termini monetari, a risparmi di tempo che si concretizzano in termini di giorni, non già di ore, anche su percorsi di poche centinaia di chilometri: dando una valutazione del tempo dei viaggiatori pari al suo costo-opportunità, cioè alla remunerazione ottenibile impiegando in attività lavorative il tempo risparmiato sui viaggi effettuati, si perviene a cifre talmente rilevanti da giustificare da sole gli investimenti effettuati. E sempre con riferimento ai viaggiatori si deve altresì tener conto del traffico indotto, cioè di quello stimolato dalla possibilità di usufruire del trasporto ferroviario e che senza di esso non avrebbe potuto concretizzarsi.

Considerazioni analoghe possono farsi con riferimento al trasporto delle merci: anche in questo caso si può parlare infatti di concreti risparmi di tempo realizzati grazie alla nuova modalità e di un rilevantissimo traffico indotto da essa reso possibile.

In questo caso sarebbe probabilmente più ardua una valutazione in termini monetari dei benefici realizzabili per effetto dei risparmi di tempo, valutazione che potrebbe forse venir tentata riferendosi alla riduzione dei costi finanziari connessi alle transazioni commerciali da cui traeva origine il materiale trasferimento delle merci. Per quanto concerne i benefici ottenuti grazie al traffico indotto di merci reso

possibile dalla ferrovia potrebbero venir qui ribadite le considerazioni fatte quando ci si è occupati degli effetti che il trasporto su rotaia ha avuto sul processo di industrializzazione, reso possibile proprio dalle elevate capacità di trasporto della nuova modalità.

Un cenno va fatto a questo punto al rapporto tra entrate monetarie realizzate dalle imprese che gestivano il trasporto su rotaia e i costi sostenuti per l'esecuzione del servizio: risulta evidente dalle difficoltà in cui quasi sempre si sono dibattute nel secolo scorso tali imprese, come pure da più recenti esperienze riferibili ad imprese di stato, che tale rapporto è stato molto spesso squilibrato con effetti molto gravi sui bilanci delle imprese in questione.

Tale problema è stato peraltro presente sin dagli albori della vicenda ferroviaria in quanto, fatte salve alcune felici quanto isolate esperienze (tra cui quella citata di Vanderblit), nella quasi generalità dei casi l'obiettivo dell'equilibrio di bilancio risultò di difficile se non impossibile realizzazione.

In effetti le società ferroviarie ebbero gravi problemi nella individuazione della corretta politica tariffaria da seguire: il riferimento al costo medio totale di produzione, comprendente anche i costi di costruzione, avrebbe portato le tariffe ad un livello tale da scoraggiare l'utilizzazione del servizio, limitandola a una ristretta categoria di persone come pure di merci; la domanda complessiva sarebbe comunque risultata inadeguata a giustificare gli ingenti investimenti effettuati e a realizzare l'obiettivo che motivava l'applicazione di tariffe elevate, e cioè l'equilibrio del bilancio. D'altra parte il praticare, per consentire una più estesa utilizzazione del servizio, tariffe tali da non consentire la copertura dei costi, avrebbe esplicitato a priori ciò che diveniva invece chiaro solo a posteriori e cioè che le imprese ferroviarie nella stragrande maggioranza dei casi non sarebbero state in grado, non già di permettere il conseguimento di utili, ma neppure di consentire bilanci in pareggio. Tale strada che comunque sarebbe stata, a mio avviso, preferibile per i motivi che esporrò tra breve, non risultava perseguibile perché avrebbe di fatto allontanato dalle iniziative ferroviarie il capitale privato, che invece fu determinante nella fase di avvio dell'infrastrutturazione ferroviaria.

Nell'impossibilità di seguire l'una o l'altra delle due vie che sono state sommariamente delineate, ne vennero tentate altre che volevano, peraltro quasi sempre senza successo, conciliare le due estreme esigenze: si cercò in particolare mediante una politica di discriminazione dei prezzi di far gravare la maggior parte del costo sostenuto per la produ-

zione del servizio, sulle categorie di viaggiatori e di merci più ricche, per poter porre il servizio stesso a disposizione anche dei passeggeri e delle merci più povere.

Tale impostazione, sicuramente corretta a livello teorico, non dette tuttavia i risultati sperati in quanto i costi da coprire risultavano comunque superiori alle entrate conseguite.

In realtà pesava sul trasporto ferroviario un equivoco di fondo che ne condizionò all'inizio lo sviluppo e che sicuramente pesa tuttora sulla sua esistenza, quanto meno con riferimento alla situazione italiana: ci si riferisce al problema dell'infrastruttura che nel caso del trasporto ferroviario venne approntata quasi sempre dalle stesse imprese che si facevano poi carico del servizio e che dovevano altresì provvedere anche ai costi di manutenzione. Ciò poneva di fatto quasi tutte le imprese ferroviarie in una situazione di perenne crisi finanziaria, che neppure i molteplici interventi di sostegno attuati dalle autorità centrali riuscirono a risolvere.

Le difficoltà non si attenuarono, ma in molti casi anzi si aggravarono, quando il servizio venne assunto da imprese di stato, in quanto non venne rimosso l'equivoco di fondo relativo all'imputazione del costo dell'infrastruttura.

Pertanto anche se la ferrovia ebbe la possibilità di affermarsi nel secolo scorso nei confronti delle altre modalità, il costo rilevante dell'infrastrutturazione di cui doveva farsi carico non le consentì di realizzare quell'equilibrato assetto finanziario che avrebbe potuto assicurarle un'affermazione ancor più incisiva e concreta.

Non va dimenticato che il problema della tariffazione dei servizi ferroviari, come pure quello più generale della tariffazione dei servizi di trasporto, suscitò un vasto e interessante dibattito teorico al quale furono dati molti e significativi contributi che se non riuscirono, o riuscirono solo parzialmente, a dare adeguate risposte ai quesiti da risolvere, diedero comunque un vivace impulso allo sviluppo della teoria economica.

Un contributo a mio avviso particolarmente significativo è quello dato proprio da un ingegnere di ponti e strade, praticamente contemporaneo di Negrelli: si tratta del francese Jules Dupuit, che nel 1844 pubblicò un pregevole articolo sul problema della determinazione del pedaggio per l'attraversamento dei ponti, articolo nel quale per la prima volta venne adombrato il criterio della tariffazione al conto marginale.

In tale articolo l'ingegnere francese sostenne che il costo sostenuto per la costruzione dell'infrastruttura non doveva entrare nel computo

del pedaggio da praticare agli utenti, ma che alla sua copertura si doveva provvedere mediante la tassazione diretta sulla collettività, in particolare su quella parte di essa che traeva più concreto vantaggio dalla costruzione dell'opera considerata, in termini di valorizzazione delle aree e di stimolo di nuove attività produttive.

In tal modo si sarebbero potute praticare tariffe, ragguagliabili al costo marginale, tali da non scoraggiare l'utilizzazione dell'infrastruttura, consentendo di aumentare il surplus tratto dagli utenti.

È un articolo, a mio avviso, fondamentale, i cui temi vennero ripresi e sviluppati quasi un secolo dopo, in particolare da Hotelling, che perfezionò il criterio di Dupuit estendendone tra l'altro l'applicazione proprio ai servizi ferroviari.

In effetti è a mio avviso condividibile il principio che prevede con riferimento al trasporto ferroviario come pure relativamente ad altri servizi di trasporto la separazione del momento infrastrutturale da quello dell'esercizio: del primo avrebbe dovuto correttamente farsi carico la mano pubblica che avrebbe dovuto realizzare la copertura del relativo costo grazie alle entrate ottenute dall'imposizione diretta, in particolare gravante su quelle categorie di imprenditori e di operatori economici che proprio dalla realizzazione dell'infrastruttura avrebbero tratto più cospicui vantaggi, sia contribuendo alla sua realizzazione che utilizzandola per la loro attività ed anche per insediare nelle aree da essa valorizzate nuove attività economiche.

I vantaggi tratti dalla collettività in termini di benefici indiretti ottenibili grazie al processo di infrastrutturazione ferroviaria, benefici sui quali ritorneremo tra breve, sarebbero in effetti, a mio avviso, tali da giustificare l'intervento pubblico nell'esecuzione delle opere infrastrutturali.

Detto ciò, su quello che abbiamo definito momento infrastrutturale possiamo soffermarci sul momento dell'esercizio, che avrebbe potuto e forse dovuto far carico su organizzazioni diverse dallo Stato, per le quali sarebbe risultato più agevole realizzare l'equilibrio di bilancio e conseguire altresì le entrate necessarie per un progressivo miglioramento qualitativo del servizio.

La separazione del momento infrastrutturale, nel quale oltre tutto si concretizzano anche scelte politiche di chiara competenza pubblica, da quello relativo all'esercizio avrebbe poi consentito, in tempi a noi più vicini, di porre il trasporto ferroviario su un piano paritetico rispetto ad altre modalità vecchie e nuove impieganti vie naturali o disponibili gratuitamente, e in particolare per quanto riguarda il nostro paese,

nei confronti della strada, evitando quello sviluppo squilibrato e distorto che oggi lamentiamo e per il quale non riusciamo a trovare e a proporre adeguata soluzione.

Ci eravamo occupati, prima di questa lunga divagazione tariffaria, dei benefici diretti collegabili all'infrastrutturazione ferroviaria ed abbiamo fatto cenno, per giustificare l'attribuzione allo Stato del momento infrastrutturale, anche ai benefici indiretti grazie ad essa ottenibili: è forse utile ora precisare meglio in cosa essi si concretizzino, ribadendo quanto già implicitamente sostenuto circa la loro determinante importanza nella valutazione complessiva degli effetti indotti collegabili allo sviluppo del trasporto ferroviario. Tra tali effetti indotti meritano di venir citati oltre agli effetti moltiplicativi del reddito che si determinano nella fase di costruzione secondo il noto principio Keynesiano, i mutamenti della struttura produttiva resi possibili, le opportunità per nuove localizzazioni industriali e residenziali, la possibilità di più accentuate specializzazioni produttive industriali e agricole, lo stimolo ai primi flussi turistici di una certa consistenza che andarono via via consolidandosi fino ad assumere concreta rilevanza economica. E vanno altresì ricordati tra i benefici indiretti i risparmi ottenuti sui danni alle persone e alle cose che la maggior sicurezza del trasporto ferroviario rese possibili in un'epoca, non dimentichiamolo, in cui il brigantaggio non rappresentava certamente un problema da sottovalutare, rendendo di fatto impraticabili molte strade e intere regioni.

Esaurita questa sommaria analisi dei benefici diretti e indiretti possiamo passare ad occuparci in modo necessariamente altrettanto sbrigativo dei costi che potremo dividere in monetari e sociali.

Con riferimento ai primi, che possono a loro volta venir suddivisi in costi di costruzione e di esercizio, abbiamo già avuto modo di rilevare che furono ingenti, né poteva essere diversamente se si considerano le enormi difficoltà costruttive, ma anche organizzative che si dovettero superare: la loro entità fu, ed è tale da far apparire quasi sempre improponibile un'analisi economica svolta in termini puramente monetari, trascurando cioè gli effetti sociali; è comunque evidente che incisero ed incidono negativamente su entrambe le voci di costo considerate le molteplici scelte errate di cui è costellata la storia dello sviluppo ferroviario: se tutte le scelte fossero state improntate a criteri più rigorosi e coerenti anche in termini esclusivamente monetari il bilancio dell'analisi avrebbe potuto risultare non negativo come pochi, ma significativi casi stanno pure a testimoniare.

Ci si deve a questo punto occupare dei costi sociali connessi all'in-

frastrutturazione ferroviaria, cominciando dal costo opportunità delle somme investite in tale operazione: è piuttosto evidente che in molti casi i capitali impiegati avrebbero potuto avere rendimenti più elevati in utilizzazioni alternative in particolare se, anche in questo caso, l'analisi viene condotta in termini esclusivamente monetari. Attuando invece una valutazione complessiva dei risultati ottenuti grazie allo sviluppo del trasporto ferroviario è evidente che pochi altri investimenti hanno consentito di conseguire risultati più concreti e copiosi.

Con riferimento agli altri costi sociali, cioè alle conseguenze negative derivanti dal processo di infrastrutturazione ferroviaria, non possono venir dimenticate le molte vite umane sacrificate per avviare e consolidare tale processo: è purtroppo un costo inevitabilmente connesso con qualsiasi evento da cui è scaturito il progresso dell'umanità ed è sicuramente un costo la cui gravità non può venir sottovalutata. Va però considerato che nel caso delle ferrovie, modalità che va considerata tra le più sicure, se non in assoluto la più sicura, il sacrificio ha consentito di salvare moltissime vite umane tra i viaggiatori trasportati.

Tra i costi sociali vanno considerate anche le conseguenze di carattere ambientale, inevitabilmente connesse con un processo di tale portata e di così rilevante incidenza sul territorio: in realtà l'infrastruttura ferroviaria ha avuto quasi sempre un inserimento molto buono nell'ambiente ed in ciò vi è un indubbio merito dei progettisti che sono riusciti quasi sempre a realizzare opere rispettose delle caratteristiche naturali delle aree attraversate dalla ferrovia.

Traendo a questo punto le conclusioni di questa frettolosa analisi qualitativa delle conseguenze che sono derivate dal processo di infrastrutturazione ferroviaria non si può non rilevare che il bilancio risulta essere sicuramente positivo e avrebbe potuto esserlo in misura ancor più rilevante qualora si fossero sfruttate più compiutamente le enormi potenzialità del trasporto su rotaia e ciò vale in particolare per il nostro paese. Il bilancio risulta peraltro ancor più favorevole se si mettono nel computo anche gli effetti attribuibili alla ferrovia in termini di evoluzione culturale e sociale di rilevanti masse di popolazione.

Mi avvio a concludere la mia relazione che partendo dai progetti ferroviari di Negrelli mi ha portato, forse arbitrariamente, ad occuparmi di aspetti più generali del processo di sviluppo del trasporto su rotaia, avviatosi nella prima metà del secolo scorso e consolidatosi, peraltro su linee di tendenza delineatesi nella prima fase, nella seconda metà dell'800.

L'analisi, sia pur sommaria, delle complesse vicende che hanno caratterizzato questo processo evolutivo, del contesto sociale e politico in cui si è verificato, delle sue implicazioni economiche, mi ha consentito di constatare quanto siano lontane nel tempo le radici dei problemi da cui è angustiato tuttora il nostro sistema dei trasporti, le cause degli squilibri che ne condizionano la vita, le origini delle difficoltà da cui è attanagliato il nostro Ente Ferroviario.

In effetti non vi è nulla di meglio di una riconsiderazione storica dei fenomeni per individuare correttamente le cause delle difficoltà presenti ed anche, e forse soprattutto, per intravedere le soluzioni dei problemi che oggi ci angustiano.

L'analisi storica sia pur sommariamente effettuata ci ha consentito di valutare la portata della trasformazione economica, sociale e politica determinata dallo sviluppo del trasporto ferroviario, la spinta propulsiva che ne è derivata, spinta che è tuttora lontana dall'essersi esaurita nonostante le difficoltà e i problemi che, soprattutto nel nostro paese, condizionano negativamente il trasporto su rotaia.

Abbiamo potuto constatare come la comparsa della ferrovia abbia posto in secondo piano i problemi degli altri modi di trasporto terrestre, ed anche di quello marittimo con riferimento al cabotaggio, relegati ad un ruolo di comprimari, nei confronti della nuova modalità emergente prepotentemente sulla spinta concreta di una tecnologia più avanzata e su quella emotiva, ugualmente importante, di un'opinione pubblica sempre fortemente colpita dalle cose che si presentano con le caratteristiche della novità e del progresso.

È un fenomeno di cui è stata a sua volta vittima la stessa ferrovia, posta progressivamente in difficoltà, soprattutto in Italia, da un trasporto stradale riproposto con potenzialità nuove dallo sviluppo prepotente dell'industria automobilistica; ed è un fenomeno di cui il trasporto marittimo, ma anche lo stesso trasporto ferroviario, sono state vittime, fino ad ora limitatamente al trasporto di persone, per effetto dell'affermarsi del trasporto aereo.

In realtà ogni modalità in un equilibrato sistema dei trasporti ha un suo ruolo ben preciso che può venir compreso e ridimensionato in presenza di fenomeni innovativi, ma che non può assolutamente venir eliminato e neppure troppo violentemente limitato, pena lo squilibrio dell'intero sistema, squilibrio che a sua volta si ripercuote negativamente sullo sviluppo economico di un paese.

Non è casuale che i paesi che si trovano all'avanguardia nello sviluppo economico sono quelli caratterizzati da un più efficiente ed

equilibrato sistema dei trasporti, e non è neppure casuale che nei paesi di più recente sviluppo in cui, forse necessariamente, si è dovuto puntare su un sistema dei trasporti sostanzialmente unimodale e quasi sempre imperniato sulla modalità più moderna ed avanzata, il decollo economico che in tal modo si pensava di accelerare non si sia potuto verificare.

Sono questi i problemi sui quali tuttora ci troviamo a dibattere, problemi che forse non si erano ancora precisati compiutamente nel periodo in cui Negrelli svolse la sua opera, ma che l'ingegnere trentino dimostrò di avere ben presenti, individuando per essi le risposte più corrette, e non solo sotto il profilo tecnico.

Egli fu sicuramente agevolato nel realizzare questa sua visione integrata e complessiva del sistema dei trasporti dalle esperienze multiformi che ebbe modo di fare, ma questo nulla toglie al grande merito che gli va attribuito di aver saputo cogliere l'importanza di un equilibrato, integrato e coordinato sviluppo del sistema dei trasporti con riferimento sia alle diverse modalità da utilizzare che alle diverse aree da collegare.

Un merito indubbio dell'ingegnere trentino è certamente quello di aver messo a disposizione del «principe» la sua professionalità e la sua onestà intellettuale senza mai rinunciare alla sua coerenza ed alle sue convinzioni.

È un esempio che quanti, con la qualifica di tecnici, si trovano oggi a collaborare con il moderno «principe» non dovrebbero dimenticare: molte discutibili scelte recentemente, ma non solo recentemente, fatte, soprattutto con riferimento al settore dei trasporti, sono certamente dovute a pura volontà politica ma non è infrequente in esse, temo, il contributo determinante di tecnici che non hanno saputo improntare la loro azione ai criteri di rigore scientifico e di correttezza metodologica seguiti da Negrelli.

Sono molti i messaggi che dall'opera di Negrelli, come pure di molti che vissero e operarono nello stesso periodo, ci vengono trasmessi e ritengo sia indispensabile saperli cogliere per poter avviare a soluzione i presenti problemi nello spirito e con la determinazione che animò gli uomini di elevato ingegno che seppero nel secolo scorso creare le condizioni per l'avanzamento e il progresso dell'umanità.

LUIGI NEGRELLI E LE FERROVIE NEL LOMBARDO VENETO

di GIUSEPPE RIZZO *)

L'imporsi della macchina a vapore come fonte di energia meccanica e quindi della sua applicazione alla trazione è, come è noto, uno dei fatti più significativi degli inizi del 1800, carico di conseguenze rivoluzionarie al punto che proprio l'avvento delle ferrovie, rafforzando il sistema di produzione basato sulla fabbrica, è stato, con l'industrializzazione, assunto come elemento consolidante l'avvio e determinante l'innescò dello stadio Paleoindustriale come sostiene il Rostow nella sua teoria degli stadi di sviluppo economici.

In effetti la ferrovia risponderà sempre più alle due esigenze fondamentali della fabbrica che necessitava, proprio per la concentrazione dei fattori produttivi che comportava, di un nuovo mezzo di trasporto assai più duttile e capace di quelli in uso e soprattutto potenzialmente in grado di ridurre sensibilmente i costi della movimentazione molto onerosi allora.

Ciò finirà per rivalutare agli occhi degli industriali fattori diversi di localizzazione e ridarà importanza alle direttrici ed in particolare ai nodi di traffico e alle città. Quest'ultime si origineranno, afferma il Mumford, in forme nuove in funzione della miniera, della fabbrica e, appunto, della ferrovia.

Provvederà infatti la ferrovia a creare un sistema di interconnessioni tra le strutture territoriali e diverrà sinonimo di civiltà e progresso.

Non solo però sulla produzione si ripercuote il carattere innovativo del nuovo mezzo di trasporto, ma sul mondo economico-finanziario, che sarà forzato a concentrarsi e ad integrarsi, operando in un'ottica di lungo termine e non più nei tempi brevi tipici di un'economia sostan-

*) Professore all'Università di Verona.

zialmente mercantile, e a mobilitare inoltre i capitali in misura assai maggiore, e sul mondo politico, che dovrà assumere atteggiamenti nuovi e mettere a punto strategie adeguate all'impatto, anche sociale, che le ferrovie mostravano di avere, ma anche sulle strategie militari che furono spesso i moventi ispiratori primi di alcune linee.

Questo carattere innovatore e rivoluzionario delle ferrovie era presente, pur in modo non completo, solo a pochi entusiasti e ad alcuni ingegni lungimiranti: per le più diverse resistenze (supposta pericolosità, compromissione di interessi di categorie concorrenti...), malgrado le vie di comunicazione ed i mezzi fossero, in genere, tenute in modo sommario e scomodi e lenti, le ferrovie furono guardate con sospetto ed incontrarono difficoltà ad affermarsi.

Ciò è vero in particolare per l'Italia ove la frammentazione politica (che generava attriti, sospetti e diffidenze), le contrastanti concezioni sull'intervento dello Stato e dei privati, la scarsità dei capitali disponibili e ancora le difficoltà legate alle condizioni morfologiche creavano una situazione particolarmente difficile: non fa meraviglia allora che nella Penisola lo sviluppo sia stato sensibilmente più lento che in altri Stati europei.

Si distinguevano comunque il Granducato di Toscana, il Regno del Lombardo-Veneto e quello di Sardegna: il primato del Regno di Napoli – l'inaugurazione nel 1839 del tratto Napoli-Granatello, che precede del resto solo di mesi quella della linea Milano-Monza – resterà appunto solo un primato temporale.

Nell'intervallo tra il 1840 ed il 1850 infatti in questi tre Stati italiani sorsero iniziative plurime, non tutte giunte a buon fine, e non mancarono le realizzazioni così che alla fine del decennio già si delineava l'ossatura di alcuni piani organici.

Per quest'aspetto, grazie all'opera del Cavour, del conte Petitti e di qualche altro, il Piemonte si pone alla testa degli Stati italiani non solo per i programmi, ma pure per le idee e le speranze che li informavano; anche il Lombardo-Veneto però affronta il problema ferroviario con un certo impegno.

La linea principale – la Ferdinandea – che avrebbe collegato Milano a Venezia ne costituiva l'asse portante sul quale si sarebbe innestata in particolare la linea per Trento-Bolzano, che con quella per Mantova avrebbe già allora collocato Verona in posizione nodale, ed il prolungamento verso il Friuli e Trieste.

Delle polemiche, delle difficoltà tecniche o finanziarie, delle speculazioni e delle varianti proposte o realizzate che accompagnarono, in

specie all'inizio, ma anche in seguito l'attuazione di quest'opera è superfluo parlare se non per dire che erano spia degli interessi, degli obiettivi politici e della concorrenza fra i vari gruppi di potere, espressione a loro volta di precisi contesti economico-territoriali, poiché sono note ed ampiamente illustrate.

Del resto le incursioni che, nella veste per me inusuale di storico, ho compiuto nei diversi archivi di Verona hanno fruttato ben poco; distrutto per cause belliche l'archivio delle ferrovie di Verona, ho infatti reperito presso l'Accademia dell'Agricoltura della stessa città solo una comunicazione inedita, letta il 5 giugno 1845 poco prima quindi che l'Assemblea della Società cedesse la linea allo Stato, di Ottavio Cagnoli, azionista della società per la Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta. In essa, sostenuto che i lavori sono proceduti con alacrità e comunque più che in altre parti del mondo, giustifica piccoli ritardi rispetto ai tempi previsti accennando ad eventi meteorologici eccezionali, a piene e a terreni poco solidi; sostiene poi la necessità del secondo binario e propone una modifica dello statuto che, abbassando a 10 o 20 il numero delle azioni richieste per poter far parte della Direzione, elevasse il numero dei suoi membri da 10 a 16, dei quali 6 avrebbero dovuto costituire un Consiglio d'Amministrazione stipendiato dalla Società. Di qualche interesse poi il fatto che prospetta, costruito il tratto Milano-Treviglio, la richiesta del privilegio imperiale per i tratti Milano-Pavia, Cremona-Treviglio e Verona-Mantova e la necessità di cominciare gli studi relativi alle linee Treviso-Mestre, Padova-Rovigo e Verona-Legnago.

È da dire invece che, pur non partecipando finanziariamente all'impresa, il governo austriaco era ben conscio dell'importanza della linea che avrebbe collegato Venezia, attraverso la Padania, all'Europa centrale; disegno ambizioso che avrebbe visto Venezia, in comunicazione con la valle del Reno, assumere un ruolo portuale d'importanza europea nella prospettiva dell'apertura del canale di Suez, che l'Austria appoggiava e nella cui preparazione diplomatica e, soprattutto, nella progettazione tecnica, ricoprì un ruolo fondamentale Luigi Negrelli.

Come pure va osservato che il governo austriaco fu, sin quasi alla fine di questo decennio, piuttosto restio a prendere in considerazione collegamenti con le reti degli altri Stati italiani pur avendo presente i vantaggi economici che potevano derivarne. Temeva infatti che la circolazione delle persone, e con loro delle idee, potesse destabilizzare il suo dominio sulla Regione.

Era cosciente anche dell'utilità che le linee ferroviarie potevano

avere da un punto di vista militare e non solo in funzione delle operazioni belliche, ma pure nel caso di sommosse e rivolte. Se ne avrà una riprova sul campo nella seconda guerra d'Indipendenza quando le vittorie di Montebello e Palestro furono ottenute anche per la rapidità con cui le truppe francesi, utilizzando la ferrovia, poterono unirsi a quelle piemontesi.

Dopo aver sconfitto i Piemontesi e ristabilito il dominio austriaco, il primo pensiero di Radetzky fu infatti quello di ripristinare le vie di comunicazione distrutte ed in particolare ponti e ferrovie poiché solo la facilità delle comunicazioni e dei rifornimenti avrebbe consentito la vittoria finale, una rapida riorganizzazione dei territori riconquistati ed il loro controllo; chiede così a Vienna che mandino un esperto in campo ferroviario ed il Ministero invia l'ingegner Negrelli, che poco prima era stato chiamato nel nuovo Ministero delle Imprese Statali e dei Lavori Pubblici dal ministro Baumgartner e nominato caposezione, attribuendogli la qualifica di Commissario ministeriale per la riorganizzazione nel Lombardo-Veneto dei servizi delle ferrovie, dei ponti, delle gallerie e delle miniere. In tale veste doveva mantenere anche buoni rapporti con la Società costruttrice della Ferdinandea e poteva procedere alla progettazione e costruzione di nuovi tratti ferroviari.

Partito da Vienna alla fine di agosto raggiunge Verona e da qui il 5 settembre del 1848 arriva a Milano avendo modo di constatare le distruzioni (terrapieni disfatti, ponti saltati, materiale asportato) così che risultavano completamente inagibili i tratti Venezia-Vicenza e Milano-Treviglio; il materiale rotabile risultava poi in gran parte concentrato a Venezia che ancora resisteva.

Dell'intera linea alcuni tratti erano infatti da tempo costruiti: già dal '42 quella tra Padova e Mestre e dal '46, in epoche diverse, erano in funzione la Vicenza-Padova, la Mestre-Venezia, il ponte sulla laguna di Venezia ed il tratto Milano-Treviglio.

Negrelli riesce in tempi brevi ad avviare alla disorganizzazione del settore e a riparare i danni: reperisce macchine e vagoni, allestisce officine di riparazione, organizza un battaglione di ferrovieri e ricostruisce ponti e terrapieni superando difficoltà di ogni tipo tra le quali va ricordata quella relativa alla reperibilità della manodopera che, dovendo venir sottratta all'agricoltura, rendeva necessario l'adeguarsi alle esigenze stagionali dei lavori nei campi. Alla fine del 1848 è completata la linea da Padova a Mestre e ai primi di luglio del '49 anche il tratto Verona Porta Vescovo-Vicenza è percorribile. Ciò contribuirà non poco alla riconquista di Venezia e Radetzky lo riconoscerà esplicitamente.

quando gli consegnerà il decreto del Ministero delle Ferrovie di Vienna che istituisce la Direzione Superiore delle Pubbliche Costruzioni del Lombardo-Veneto e lo nomina direttore della stessa con sede a Verona. In questa veste Negrelli gode di maggior autonomia e tratta direttamente con il Ministero dei Lavori Pubblici, mentre prima le decisioni dovevano venir concordate con i funzionari civili e militari dell'Amministrazione centrale di Vienna.

Già nel giugno del '49 Negrelli è in grado di proporre al Ministero un piano di costruzione della rete lombardo-veneta che si discostava però da quello della Società e in cui mostra di tener conto non solo di elementi tecnici, ma anche di quelli economici e dei possibili futuri sviluppi in connessione con le reti degli altri Stati. Propone infatti che da Villafranca la linea si biforchi; il ramo superiore per la valle del Mincio, Peschiera, Desenzano avrebbe proseguito in direzione di Brescia e poi sino a Chiari e, deviando quindi in direzione di Bergamo, si sarebbe poi congiunto con la linea in costruzione da Milano a Como; l'inferiore, raggiunta Mantova, per Bozzolo e Piadena avrebbe toccato Cremona e poi Crema e si sarebbe ricongiunto infine a Treviglio col tratto già costruito, anche se Negrelli avrebbe preferito passare per Lodi. Evidentemente con questo tracciato meridionale intendeva porre le premesse ad ulteriori collegamenti con il Sud dell'Italia.

Pur condividendolo, il Ministero non approva il progetto a causa della situazione politica ed economica (il '48 si era chiuso per le finanze austriache con un deficit di 64 milioni di fiorini ed il '49 si chiuderà con ben 154 milioni); solo il collegamento Desenzano-Rivoltella (Desenzano era all'epoca il più importante centro commerciale del Garda meridionale), il tratto Verona-Villafranca e la successiva diramazione per Mantova vengono accettate. Oltre a motivi di ordine militare giocava a favore l'importanza che Bruck attribuiva all'ipotizzata congiunzione con Parma e quindi con Reggio, Modena e Bologna così da collegarsi alla rete toscana.

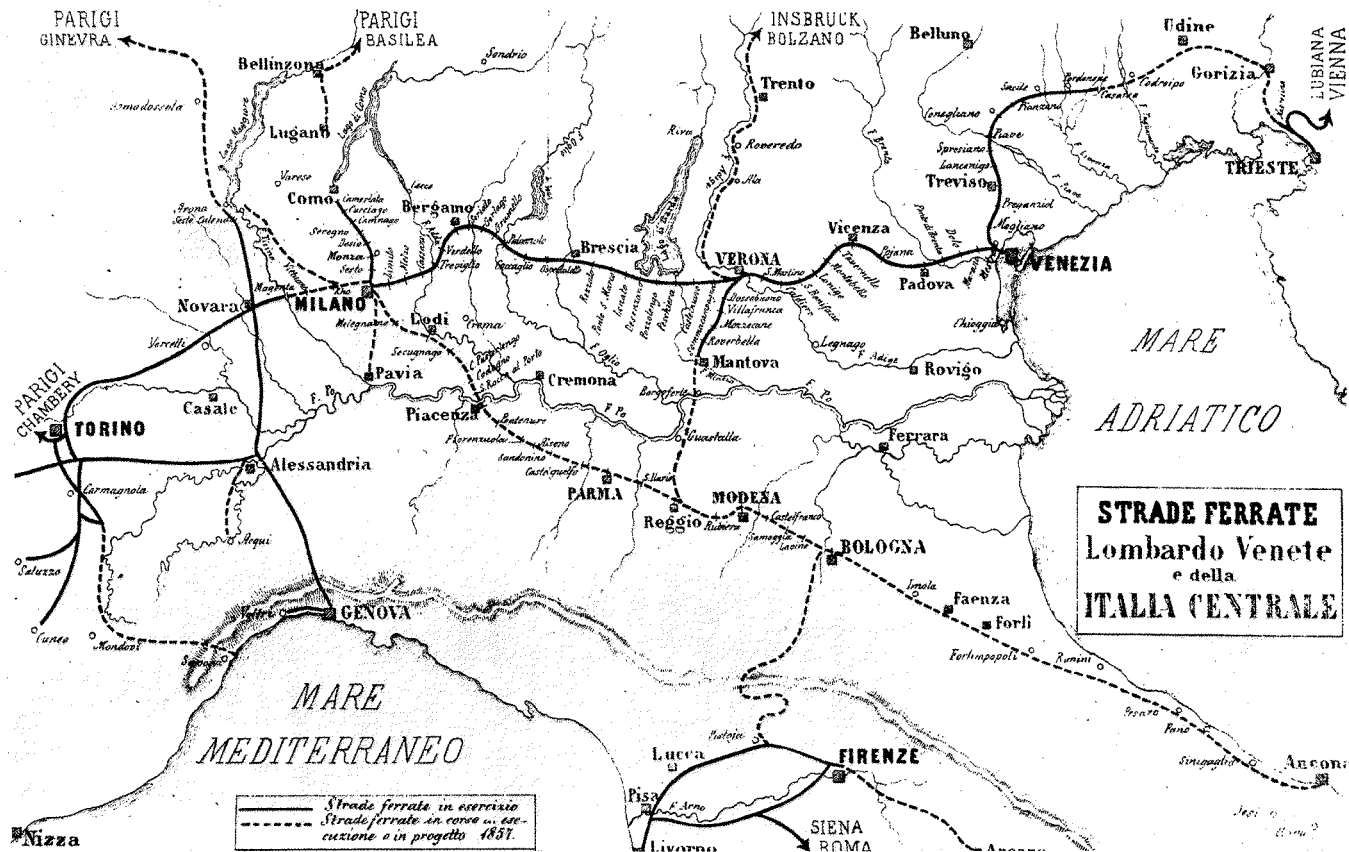
La politica ferroviaria austriaca era infatti mutata: l'Austria si era resa conto che era suo interesse legare a sé anche economicamente in modo più stretto i ducati di Modena, di Parma e della Toscana che già dipendevano politicamente, ed anche lo Stato Pontificio, così da isolare il Piemonte. Di questa politica il perno era ancora Negrelli poiché riuniva nella sua persona doti indiscusse di tecnico (non solo ferroviario poiché era esperto anche di strade e di vie navigabili) e di fine diplomatico (erano diverse le convenzioni ed i contratti che si dovevano stipulare).

Negrelli già dall'autunno del '49 si dedica a questo problema e compie viaggi d'ispezione e di studio sugli Appennini.

Il progetto che Egli accarezza è di respiro europeo: la ferrovia Milano-Venezia doveva da un lato collegare alla rete centro-europea (e quindi al Mare del Nord ed al Baltico) l'Adriatico e dall'altro i collegamenti con Firenze ed il Sud dell'Italia avrebbero unito l'Adriatico al Tirreno evitando la circumnavigazione della Penisola così come Suez, che rimaneva il progetto più accarezzato, avrebbe evitato il periplo dell'Africa. Alla stessa ottica rispondono gli studi ed il progetto che Negrelli prepara per la continuazione della Ferdinandea verso Trieste e la linea da Verona verso il Brennero. La prima, passando per Treviso, Sacile, Pordenone ed Udine, avrebbe poi collegato, per Lubiana, con il centro dell'impero austriaco le sue regioni più ricche e progredite (che tali erano la Lombardia ed il Veneto): anche in questo caso Negrelli tien ben presenti, non sottovalutando quelli locali, gli aspetti economici e non solo quelli militari nel predisporre il tracciato e rifiuta quindi la direttrice Treviso-Palmanova-Trieste sostenuta da altri. La seconda è da vedersi come una risposta alla temuta concorrenza delle linee che avrebbero attraversato la Svizzera.

Nel '50, rappresentante dell'Austria, Negrelli presiede la Commissione internazionale delle ferrovie dell'Italia Centrale: la sua opera ed il suo impegno raggiungono lo scopo e nel maggio del '51 viene firmato l'accordo, approvato qualche mese dopo, per la ferrovia attraverso gli Appennini. Negrelli presiederà poi la Commissione che sceglierà la direttrice per la Porretta.

Tutto questo fervore di studi, di progetti e di attività diplomatica non impedisce al Negrelli di seguire la riattivazione e la costruzione di quanto ancora mancava alle linee già impostate: nel giugno del '50 verrà restaurato il ponte sulla Laguna di Venezia, nell'aprile del '51 entra in funzione la linea Verona-S. Antonio Mantovano, nell'ottobre dello stesso anno il tratto Mestre-Treviso e alla fine dell'anno successivo, nel '52, verranno collegate le due stazioni di Verona (Porta Vescovo e Porta Nuova) con la costruzione di un ponte sull'Adige. In questo stesso anno ottiene che venga istituita una Direzione delle Ferrovie del Lombardo-Veneto con sede a Verona di cui assume la Presidenza. Nel '53 viene attivata la Verona-Peschiera e nell'aprile dell'anno successivo la ferrovia giunge sino a Brescia e in questo tratto, e specialmente tra Peschiera e Desenzano, non erano certo mancate le difficoltà (il superamento del Mincio con un Ponte di 200 metri, terreni ondulati che avevano costretto a curve e controcurve vicino a Peschiera, dislivelli



Da: F. OGLIARI, A. RASTELLI, *Navi in città*, vol. I, Milano, 1988, p. 102.

notevoli che avevano richiesto la costruzione di un viadotto di 400 metri a Desenzano e poi il Ponte sul Chiese e altri due in prossimità di Brescia); il viadotto di Desenzano sul Riofreddo, sulla cui stabilità si nutrivano dubbi, costringerà addirittura a rimandare l'inaugurazione della linea che avverrà nell'aprile del '54. Il tratto nei pressi di Desenzano sarà uno di quelli su cui si appunteranno le critiche dei denigratori di Negrelli.

Ancor prima dell'entrata in funzione della Brescia-Verona iniziano i lavori della Verona-Trento che richiederanno anche rettifiche del corso dell'Adige per adeguare tecnicamente il tracciato e renderlo più sicuro (i drizzagni di Marco, Nomi, Castel della Pietra e Trento). La linea subirà i primi collaudi nel settembre del '58 qualche settimana prima della morte del suo progettista.

Ma il Negrelli aveva conclusa la sua attività nel Lombardo-Veneto già nel settembre del '55, qualche mese dopo l'inaugurazione del tratto di linea Treviso-Pordenone, quando verrà rimosso dai suoi incarichi e ritornerà a Vienna. Rimozione inaspettata ed ingiusta che la successiva promozione a Ispettore Generale delle ferrovie riparerà. Rimozione dovuta certamente a intrighi di corte, che trovavano comunque speciose giustificazioni sia nella notevole attività svolta dal Negrelli – costruirà, in buona parte progettandoli, oltre 420 km di strade ferrate e porrà le basi per la realizzazione di molte altre linee – che comportava ingenti costi (120 milioni già spesi e 160 previsti) sia nella situazione non certo florida delle finanze statali, sia infine nel prevalere della funzione amministrativa su quella tecnica all'interno del ministero.

Il disavanzo dello Stato nel 1855 era di ben 158 milioni di fiorini: ne erano responsabili soprattutto le ingenti spese militari, ma anche le ferrovie avevano assorbito notevoli somme (tra il '49 ed il '55 circa 250 milioni di fiorini nel complesso). Ciò costringerà l'Austria a non partecipare alla guerra di Crimea e nel '55 il ministro delle finanze, Baumgartner, a dimettersi.

Le ferrovie ne risentirono in modo particolare: il Governo non costruì nuove linee, concedendole ai privati, e poi svendette quelle esistenti (la rete del Lombardo-Veneto fu acquistata dai Rotschild). È probabile quindi che le accuse e i sospetti su Negrelli trovassero, all'inizio, ascolto per questi motivi.

Nei sette anni in cui Negrelli fu responsabile delle ferrovie del Lombardo-Veneto dimostrò non solo un attivismo ed una capacità di realizzazione veramente notevole, che non può non sorprendere se paragonata a certe lungaggini attuali, e che quanto esposto ha sinteticamen-

te illustrato, ma anche doti di diplomatico ed interesse per le cose italiane, per l'arte in specie, che contribuì in alcuni casi a salvare o ripristinare. La sua figura, nota soprattutto per il progetto del Canale di Suez, andrebbe così rivalutata e approfondita anche per questi aspetti.

Si accennava all'inizio ai rapporti tra ferrovia e città; tornando su un terreno a me più familiare mi paiono di qualche interesse, in chiusura, delle rapide notazioni con dei flash esemplificativi su come la rete ferroviaria abbia, in connessione col formarsi di mercati più ampi di quelli locali, selezionato i centri urbani collegando quelli maggiormente sviluppati, contribuendo poi al loro sviluppo e penalizzando gli esclusi che pure all'inizio potevano con i primi competere: lo sviluppo contenuto delle città poste sull'asse mediano della Padania è a tal riguardo emblematico. Diventano importanti infatti i rapporti non tanto tra città e contado quanto quelli tra le città che si integrano e si specializzano al tempo stesso differenziandosi: lo sviluppo delle singole città viene così a dipendere sempre più dalle potenzialità globali del sistema urbano di cui fanno parte. Sarà la ferrovia infatti a ridare importanza all'asse Milano-Venezia polarizzando su esso lo sviluppo della struttura urbana prima limitato agli intorno delle città che costituivano da un punto di vista territoriale dei compartimenti abbastanza chiusi.

Sarebbe un interessante campo di studi, non molto battuto per la verità, vedere come si siano modificate le relazioni tra città e campagna e come siano mutati i rapporti gerarchici tra i centri per la presenza o meno dei collegamenti ferroviari, ma anche come all'interno della città siano cambiate la morfologia e la funzionalità assolta dalle diverse parti specialmente per l'azione di quei centri di perturbazione particolare che sono le stazioni ferroviarie.

Si pensi al ponte sulla laguna che rompe la condizione insulare di Venezia, ma che non riuscì a provocare uno spostamento di funzioni verso la stazione ferroviaria con la creazione di un polo pari a quelli del centro città (i tradizionali Rialto e S. Marco). Decenni dopo si svilupperà la città alternativa di Mestre poco o niente raccordata da un punto di vista economico, culturale e sociale alla Venezia storica.

Si pensi a Bergamo, che fu al centro di polemiche e dispute accese per il suo collegamento alla Ferdinandea, ove la ferrovia invece consolidò, saldando le gemmazioni periferiche verso la pianura, un polo alternativo alla città alta che non venne però per questo emarginata.

A Verona, che il ruolo chiave nella difesa dei domini italiani assegnatole dai comandi militari austriaci aveva assoggettato a pesanti vincoli che frenavano lo sviluppo autonomo dell'economia e quello

urbanistico, l'arrivo della ferrovia ebbe come effetto di aprire un varco nel dispositivo fortificato e di incrinare la situazione di isolamento in cui la città era tenuta. Alla stazione di Porta Vescovo, utilizzata per merci e passeggeri, ma anche per scopi militari – si aprirà una porta nelle mura e si costruirà un ponte in ferro per il passaggio dei treni dalla stazione al complesso militare di Campo Fiore – si assoceranno le Officine ferroviarie centrali del Lombardo-Veneto: sarà l'inizio di un nucleo di industrializzazione esterno alla città di una qualche consistenza. La costruzione poi della stazione di Porta Nuova allargherà ancor di più il varco di cui si diceva e determinerà uno spostamento verso sud delle attività produttive innescando processi di sviluppo particolarmente attivi oggi.

Queste trasformazioni meriterebbero ben più approfondita analisi, ma per quanto sintetici spero che i cenni fatti bastino a far capire quale interesse potrebbe avere uno studio condotto con l'ottica della geografia urbana sui nessi esistenti tra l'evoluzione della Lombardia e del Veneto e la presenza di una struttura ferroviaria come quella facente capo alla Ferdinandea: anche i lavori, i progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario acquisterebbero nuovi motivi d'interesse.

Si pensi a Bergamo, che fu al centro di polemiche e dispute accese per il suo collegamento alla Ferdinandea, ove la ferrovia invece consolidò, falsando le gemmazioni periferiche verso la pianura, un polo alternativo alla città alta che non venne però per questo emarginata.

A Verona, che il ruolo chiave nella difesa dei domini italiani assegnatole dai comandi militari austriaci aveva assoggettato a pesanti vincoli che frenavano lo sviluppo autonomo dell'economia e quello urbanistico, l'arrivo della ferrovia ebbe come effetto di aprire un arco nel dispositivo fortificato e di incrinare la situazione di isolamento in cui la città era tenuta. Alla stazione di Porta Vescovo, utilizzata per merci e passeggeri ma anche per scopi militari – si aprirà una porta nelle mura e si costruirà un ponte di ferro per il passaggio dei treni dalla stazione al complesso militare di Campo Fiore – si assoceranno le Officine ferroviarie centrali del Lombardo-Veneto: sarà l'inizio di un nucleo di industrializzazione esterno alla città di una qualche consistenza. La costruzione poi della stazione di Porta Nuova allargherà ancor di più il varco di cui si diceva e determinerà uno spostamento verso sud delle attività produttive innescando processi di sviluppo particolarmente attivi oggi.

Queste trasformazioni meriterebbero ben più approfondita analisi, ma per quanto sintetici spero che i cenni fatti bastino a far capire quale

interesse potrebbe avere uno studio condotto con l'ottica della geografia urbana sui nessi esistenti tra l'evoluzione della Lombardia e del Veneto e la presenza di una struttura ferroviaria come quella facente capo alla Ferdinandea: anche i lavori, i progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario acquisterebbero nuovi motivi d'interesse.

Bibliografia

- ADAMI G., ALGARDI O., CORSINI U., ZIGNOLI V. (1969), *Luigi Negrelli - Il Canale di Suez*, Soc. Studi Trentini Sc. Storiche, Trento.
- ADAMI G. (1959), *In memoria dell'eminente ingegnere Luigi Negrelli nel primo centenario dell'apertura al traffico della linea ferroviaria Verona-Trento-Bolzano*, Atti Acc. Roveretana degli Agiati, p. 65-78.
- BIRK A. (1925), *Alois von Negrelli: die Lebensgeschichte eines Ingenieurs*, Braumüller, Wien.
- CAGNOLI O. (1845), *Idee di O. Cagnoli di Verona, azionista nella Società per la strada ferrata Ferdinandea Lombardo-Veneta, sulla Società stessa e sulla presuntiva amministrazione fino alla completa costruzione nel 1850 di tutti i tronchi che costituiscono la strada stessa con i prospetti A.B.C.*, Relazione inedita, Acc. Agr., Sc. e Lettere, Verona.
- CAROZZI C. (1970), *Lo sviluppo della rete ferroviaria*, in CAROZZI C., MIONI A. (a cura di), *L'Italia in formazione*, De Donato, Bari.
- DE BIASE C. (1940), *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, coll. storica del Risorgimento italiano, vol. XXV, Modena.
- FASANARI R. (1966), *Strade ferrate e giornalismo a Verona prima della rivoluzione del 1848*, in Atti e Mem. Acc. Agr., Sc. e Lettere, serie VI, vol. XIV, Verona.
- GRUPPO STUDI ALTA VALLE DEL RENO (a cura di) (1986), *La ferrovia transappennina*, Bologna.
- INSOLERA I. (1973), *L'Urbanistica*, in ROMANO R., VIVANTI C. (a cura di), *Storia d'Italia*, vol. V/1, i documenti 1, Einaudi, Torino.
- MIONI A. (1976), *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, (cfr. p. 74-107), Marsilio, Venezia.
- MACARTNEY C.A. (1976), *L'impero degli Asburgo. 1798-1918*, Garzanti, Milano.
- NEGRELLI MOLDELBE N. (1940), *Die Luege von Suez: der Lebenskampf des deutschen Ingenieurs Alois von Negrelli*, Vorwerk, Berlin.
- OGLIARI F. (1966), *Sbuffi di fumo. Storia dei trasporti italiani-Tre Venezie*, Milano.
- ROMANELLI G. (1978), *La fine della Repubblica, Napoleone e gli Asburgo*, in PUPPI L. (a cura di), *Ritratto di Verona. Lineamenti di una storia urbanistica*, Banca Pop. di Verona, Verona.
- TAJANI F. (1939), *Storia delle ferrovie italiane*, Garzanti, Milano.
- ZWANOWETZ G. (1962), *Die Anfänge der Tiroler Eisenbahngeschichte. Ein Beitrag zur Verkehrs und Wirtschaftsgeschichte Österreichs in den Jahren 1835 bis 1859*, Wagner, Innsbruck.

**IL CANALE DI SUEZ
DA NEGRELLI A OGGI**

TAVOLA ROTONDA

NUOVO PROFILO FUNZIONALE NEI TRAFFICI DEL CANALE DI SUEZ

di GIOVANNI RIDOLFI *)

L'idea di collegare il Mediterraneo al Mar Rosso attraverso l'istmo di Suez è antica quasi quanto la civiltà egizia e, di questa, i canali faraonici scomparsi da secoli sono testimonianza non meno significativa dei molti monumenti rimasti. Allo stesso modo, il lungo sforzo compiuto dal moderno Egitto per la realizzazione del nuovo canale e per il suo continuo miglioramento confermano, in questo popolo, la grande eredità del passato.

Grazie alla sua particolare posizione geografica, il Canale di Suez appare come fulcro di un fascio di rotte commerciali e di flussi di traffico tanto rilevanti da esser sempre stato, fin dalla sua apertura, elemento quanto mai importante e delicato nel quadro geopolitico e geostrategico internazionale.

Via d'acqua obbligatoria per tradizionali relazioni tese fra mari vicini e lontani del vecchio continente, esso risulta un punto di osservazione privilegiato e, l'andamento dei suoi traffici, un'affidabile chiave interpretativa dell'evoluzione della circolazione marittima mondiale.

L'analisi storica recente dei volumi di merci e dei tipi di navi in transito nei due sensi consente di cogliere misura e portata di non pochi eventi riguardanti scenari politici ed economici proiettati sia su orizzonti regionali che su orizzonti continentali.

1. *La via d'acqua*

La prima via navigabile attraverso l'istmo afro-asiatico risale a circa 4000 anni fa e fu realizzata sotto il regno del faraone Zenwosre

*) Professore all'Università di Genova.

III (1874 a.C.) mediante lo scavo di un canale trasversale fra il ramo orientale del Nilo e i Laghi Amari, allora comunicanti con il Golfo di Suez.

Facilmente soggetto ad interrimento, questo canale fu più volte abbandonato e poi riaperto ad opera dei faraoni Setôhe I (1310 a.C.) e Nekô (610 a.C.), del re persiano Dario I (510 a.C.), di Tolomeo II (285 a.C.), dell'imperatore Traiano (98) e, infine, dopo la conquista araba, ad opera del califfo Amir El-Momeneen (642). Nel 767, al sopraggiungere della decadenza bizantina, esso fu definitivamente abbandonato e, nonostante l'idea di una via d'acqua attraverso l'istmo sia sempre rimasta viva nei secoli (se ne interessarono anche i Veneziani), si dovette attendere l'arrivo di Napoleone in Egitto (1798-1799) perché si cominciasse a pensare ad una nuova soluzione per un nuovo canale.

È noto il contributo di Luigi Negrelli alla maturazione di questo progetto, come è nota l'opera di Ferdinand de Lesseps per la creazione della *Compagnie Universelle du Canal de Suez*, cui andrà il merito di realizzare il lungo taglio. I lavori di scavo iniziarono nel 1859 e si protrassero per un decennio, con un'interruzione intermedia di tre anni. Aperto alla navigazione diurna il 17 novembre 1869 e a quella notturna nel 1887, il Canale ha visto fissato il suo stato giuridico internazionale nel 1888 con la Convenzione di Costantinopoli, nella quale le maggiori potenze di allora si impegnarono ad assicurare il libero passaggio a tutte le bandiere, sia in tempo di pace che in tempo di guerra. Nel 1956, il presidente Nasser ne promosse la nazionalizzazione, anticipando di una dozzina di anni la scadenza del privilegio novantanovenale concesso alla *Compagnie Universelle*. A questa succedeva da allora, nella gestione del Canale, la *Suez Canal Authority* con sede a Ismailia.

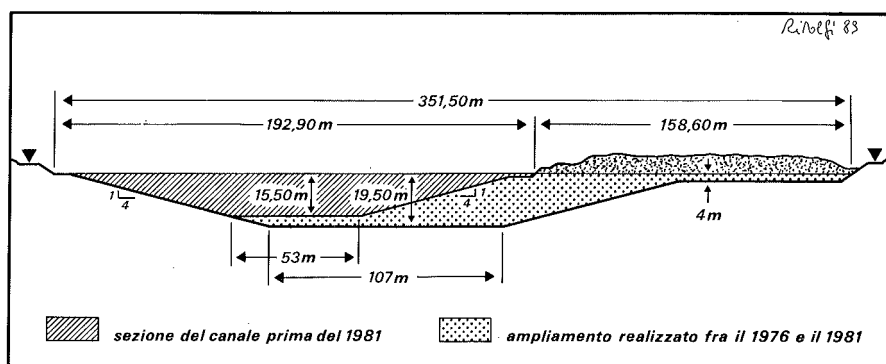
La via d'acqua si sviluppa in senso meridiano da Port Said a Port Taufiq per 162,5 km, passando attraverso il Lago Timsah e i Laghi Amari (fig. 1). I più recenti lavori ne hanno portato la lunghezza complessiva a 193,5 km con il dragaggio di 22,5 km nella rada di Port Said e di 8,5 km in quella di Suez. Anche la larghezza e la profondità della sezione navigabile, originariamente di 22 m e di 8 m, sono state più volte aumentate sotto la spinta delle crescenti esigenze della navigazione oceanica.

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, dopo settant'anni d'attività, erano già state eseguite nuove opere di scavo per un volume pari a quattro volte e mezza quello iniziale. Poi, nel 1957, subito dopo la nazionalizzazione, fu avviato il «Piano Nasser»: un grandioso programma di ammodernamento avente l'obiettivo di rendere il Canale accessi-

– larghezza alla superficie	351,5 m
– larghezza tra le boe	180 m
– larghezza sul fondo	107 m
– profondità	19,5 m
– sezione trasversale	3600 m ²
– pescaggio massimo ammesso	53 ft (16,2 m)
– velocità massima per petroliere	14 Km/h

In quest'ultima fase d'intervento sono state migliorate e modernizzate tutte le apparecchiature di servizio con l'adozione di sistemi elettronici di controllo della navigazione (rete radar). I lavori di ampliamento hanno sempre interessato la riva orientale (fig. 2) che risulta più libera rispetto a quella occidentale lungo la quale corrono strade e ferrovie e sorgono centri abitati.

Vista in prospettiva storica, la nuova configurazione è più importante di 2,3 volte rispetto al 1975, di 4 volte rispetto al 1956 e di ben 15 volte rispetto all'epoca della sua apertura. Di particolare rilievo risulta poi la realizzazione di nuove derivazioni: quella settentrionale di Port Said-Port Fuad (lunga 26,5 km), quella del Lago Timsah (5 km) e quella del Diversoir (6,5 km). Con questi nuovi tratti e con l'allargamento della sezione navigabile del Grande Lago Amaro, il Canale risulta attualmente raddoppiato per 68 km, cioè per un terzo della sua lunghezza complessiva.



Il livello medio dei due mari è molto simile (l'ampiezza di marea è di 40 cm nel Mediterraneo e di 150 cm nel Mar Rosso, dove si verifica un effetto di «risonanza») e ciò non ha reso necessario alcun sistema di sollevamento delle navi, così che questo canale vanta il primato di essere il più lungo del mondo senza chiuse. Sul livello delle sue acque ha tuttavia influenza l'evaporazione, tanto che si deve normalmente alimentare il tratto centrale con acque derivate dal Nilo di Damietta (fig. 1).

Le caratteristiche tecniche attuali sono tali da consentire il transito a navi a pieno carico da 140.000 tpi, le cosiddette «Suez-max», che sono praticamente il doppio delle «Pana-max», le quali hanno un limite di 75.000 tpi imposto dal noto apparato di chiuse del canale americano. Possono tuttavia passare per la via di Suez anche navi di portata ben maggiore, come le VLCC's (*Very Large Crude Carriers*) o come le ULCC's (*Ultra Large Crude Carriers*), rispettivamente inferiori e superiori alle 350.000 tpi, purché vuote o allibate, cioè alleggerite di parte del carico. È quanto avviene di frequente dopo l'entrata in servizio, nel novembre 1977, dell'oleodotto SUMED (fig. 1), che collega, su 320 km di distanza, il terminale di Ain Sukhna, sulla costa occidentale del Golfo di Suez, al terminale di Sidi Kerir, nel Mediterraneo, appena ad ovest di Alessandria.

Questo oleodotto, che ha una capacità di trasporto di 80 milioni di t l'anno (suscettibile di essere elevata in futuro a 120 milioni di t) e che, nell'86, ha trasferito fra i due terminali 50 milioni di t di petrolio, svolge essenzialmente una *funzione petrolifera complementare* a quella del Canale. Esso consente infatti alle navi a pieno carico in rotta verso nord (*northbound*), che abbiano pescaggio superiore a quello consentito dal Canale (53 ft, cioè 16,2 m), di affidare una parte del carico al terminale di Ain Sukhna per poi recuperarlo, dopo la traversata, al terminale di Sidi Kerir.

Ma le superpetroliere frequentano la via d'acqua egiziana anche in direzione opposta (*southbound*). In questo caso l'attraversano vuote nei viaggi di ritorno verso il Golfo Persico, dopo aver raggiunto i porti mediterranei e nord-europei a pieno carico circumnavigando l'Africa. Le statistiche della *Suez Canal Authority* riferiscono in proposito due primati: quello della portata lorda massima, dovuto alla Hellas-Fos da 555.000 tpi, transitata nel maggio '86, e quello della larghezza massima, dovuto ad un altro gigante del mare, la petroliera Esso-Atlantic da 509.000 tpi, larga 71 m, transitata nell'87.

Per superare il Canale le navi si riuniscono in tre convogli: due

partono da Port Said, rispettivamente alle 1 e alle 7 del mattino, e il terzo da Suez alle 6 del mattino. Quest'ultimo risale la via d'acqua senza interrompere la navigazione, mentre gli altri due sostano, per consentirgli il passaggio, rispettivamente, alla diramazione dei Laghi Amari e a quella di Ballah (fig. 1). La velocità media della traversata è di 13-14 km/h, a seconda dei tipi e delle dimensioni delle navi, ma nella parte centrale e settentrionale del Canale essa può scendere a 11 km/h o salire a 15 km/h, a seconda della direzione e della forza delle correnti. Il tempo di percorrenza varia di conseguenza da 12 a 18 ore; la capacità di transito oscilla da 60 a 80 navi al giorno.

Se il Canale è importante per la navigazione mondiale, esso non è meno importante per l'Egitto, che dal pedaggio delle navi ricava consistenti apporti di valuta pregiata. Il bilancio del 1986, ad esempio, ha registrato entrate per un valore di 1.220 milioni di dollari, corrispondente a circa il 3% del Prodotto Nazionale Lordo del paese.

Al fine di contenere le frequenti, forti oscillazioni di alcune divise estere, dal 1975 l'onere del pedaggio viene calcolato sulla base di un «paniere» di monete formato per il 42% da dollari USA, per il 19% da marchi tedeschi e per il 13%, rispettivamente, da sterline inglesi, yen giapponesi e franchi francesi.

Normali parametri di misura della convenienza del passaggio attraverso l'istmo afro-asiatico sono dati dalle percentuali di percorso risparmiato rispetto alla via del Capo di Buona Speranza. Si va così da riduzioni massime dell'83% fra i porti del Mar Rosso e quelli del Mar Nero a riduzioni medie del 58% fra i porti indiani e quelli italiani e del 42% fra i porti indiani e quelli inglesi, fino a riduzioni più modeste, dell'ordine del 23% fra i porti giapponesi e quelli europei dell'Atlantico e addirittura del solo 8% fra questi stessi porti europei e quelli della lontana Australia.

Come si osserva, il rapporto di convenienza varia in funzione inversa all'aumento della distanza fra gli scali. Quando questa diventa considerevole il risparmio risulta assai basso e di conseguenza, nella scelta della rotta da seguire, acquistano importanza altri parametri: la frequenza delle rotazioni, la natura dei carichi, i tempi di sosta delle navi nei porti, nonché lo stesso ammontare del pedaggio del Canale. Tutti fattori che entrano nel calcolo economico delle rotte in modo determinante, anche se con peso diverso a seconda che tale calcolo sia condotto sulla base del criterio *spazio-costo* o del criterio *spazio-tempo*.

Indice più sintetico, ma non meno significativo dell'attuale ruolo della via di Suez nei traffici internazionali è dato dall'aliquota del 14%

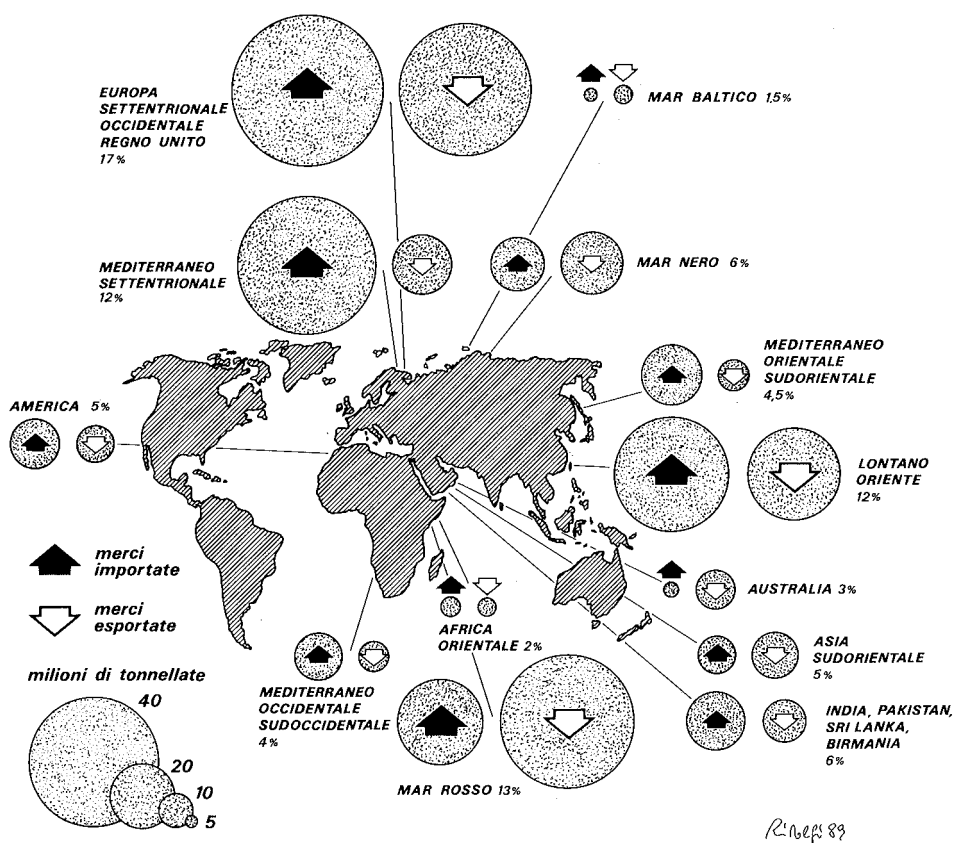


Fig. 3 - Il Canale di Suez a servizio dei traffici mondiali.

del commercio marittimo mondiale che esso attualmente accoglie; aliquota che sale al 32%, considerando i soli flussi tesi fra Europa (e America settentrionale) e Asia di Sud-est, e al 41%, considerando quelli tesi fra le stesse aree europee ed americane e la Penisola Araba (fig. 3).

2. Il profilo dei traffici

Da un quinquennio a questa parte il volume di traffico del Canale di Suez si aggira intorno ai 260 milioni di tonnellate: per i tre quinti dati da merci in transito verso nord (una metà delle quali costituite da

petrolio greggio) e per i restanti due quinti dati da merci in transito verso sud (un decimo delle quali costituite da derivati del petrolio e da una piccola parte di greggio proveniente dal Mar Nero e diretto a paesi meridionali della sfera socialista). Tale cifra supera di appena 20 milioni di t quella corrispondente a una ventina di anni fa (242 milioni di t), cioè quella del 1966: anno antecedente l'ultima interruzione. Rispetto ad essa, tuttavia, racchiude un significato tanto diverso quanto lo è, in confronto ad allora, il contesto politico-economico internazionale che la esprime.

La lettura dei dati analitici di questi dodici anni di ripresa di attività e il loro confronto con quelli del periodo antecedente la chiusura (tab. 1, fig. 4) consentono d'intravedere il profilo di un nuovo modello funzionale di traffico nel quale sembrano rispecchiarsi le attuali fasi evolutive della divisione internazionale del lavoro che hanno per protagonisti paesi al di qua e al di là del Canale: paesi di vaste aree ad economia avanzata e paesi di vaste aree ad economia emergente; paesi grandi produttori di fonti d'energia e paesi grandi consumatori; paesi ai quali il Canale, ormai da un secolo, fa da tramite.

È infatti nel 1892, cioè 23 anni dopo l'inaugurazione, che il Canale viene aperto al transito degli idrocarburi. Questi furono per parecchio tempo di modesta entità, almeno fino al primo dopoguerra quando si iniziarono a sfruttare in modo incisivo i ricchi giacimenti arabo-persiani. Rapidamente crebbe allora – sulla base del «principio di sostituzione» presente nei rapporti fra paesi industrializzati e paesi produttori di fonti di energia e di materie prime – il flusso del petrolio in direzione sud-nord e il flusso dei prodotti della raffinazione in direzione nord-sud: insieme, i due flussi rappresentavano il 2% del traffico totale nel 1913, il 25% nel 1938 e il 73% nel 1966. Quest'ultima percentuale corrispondeva a 173 milioni di tonnellate di idrocarburi, oltre i quattro quinti dei quali diretti dalle aree produttrici della Penisola Araba e del Golfo Persico verso le aree consumatrici dell'Europa. Fino alla vigilia del noto conflitto arabo-israeliano del giugno 1967 il Canale di Suez si configurava pertanto come grande via d'accesso del petrolio medio-orientale al Mediterraneo. In quel momento, per quasi tutti i paesi europei, l'importanza della via di Suez non era certo minore di quella che era stata in passato per il Regno Unito sulle rotte rivolte alle aree orientali del suo vasto impero. Nondimeno, nella prima metà degli anni '60, una buona parte del petrolio diretto all'Europa settentrionale – si calcola 100 milioni di tonnellate l'anno – prendeva già la via del Capo di Buona Speranza. Il nascente fenomeno del gigantismo navale andava

TABELLA 1

**EVOLUZIONE DEL TRAFFICO NEL CANALE DI SUEZ DALLA
FINE DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE IN POI**

	Traffico complessivo delle merci (in milioni di tonnellate)			Percentuale degli idrocarburi		
	<i>Northbound</i>	<i>Southbound</i>	<i>Totale</i>	<i>Northbound</i>	<i>Southbound</i>	<i>Totale</i>
1946	15,9	6,0	21,9	52,5	1,2	38,5
1947	22,8	7,8	30,6	60,8	1,2	45,6
1948	39,6	9,7	49,3	73,0	0,7	58,8
1949	48,0	13,0	61,0	77,0	1,3	60,8
1950	60,5	12,1	72,6	78,6	0,9	65,6
1951	59,3	17,4	76,7	72,3	11,1	58,4
1952	61,4	22,0	83,4	74,8	29,2	62,7
1953	67,9	22,5	90,4	72,8	32,1	62,7
1954	74,5	22,4	96,9	76,5	27,2	65,1
1955	87,4	20,1	107,5	76,5	9,5	64,0
1956	82,9	18,1	101,0	79,4	9,7	66,9
1957	67,2	14,0	81,2	80,4	6,0	67,6
1958	114,4	25,0	139,4	82,5	9,5	69,4
1959	121,7	26,5	148,2	81,1	9,5	68,3
1960	139,6	29,6	169,2	81,9	11,3	69,6
1961	139,5	32,8	172,3	81,9	19,2	70,0
1962	151,2	31,2	182,4	82,4	17,8	71,4
1963	159,5	34,0	193,5	83,4	14,7	71,3
1964	172,5	38,5	211,0	83,9	15,9	71,5
1965	183,4	42,0	225,4	84,5	18,8	72,2
1966	194,2	47,7	241,9	85,9	18,8	72,6
1975	18,5	19,0	37,5	28,7	10,5	19,5
1976	72,0	45,6	117,6	41,5	8,7	28,7
1977	72,6	56,1	128,7	42,5	7,3	27,2
1978	69,6	80,2	149,8	40,8	6,0	22,2
1979	78,7	81,9	160,6	34,7	10,9	22,6
1980	86,5	89,7	176,2	32,9	15,6	24,1
1981	93,9	102,5	196,4	38,9	17,8	27,9
1982	124,8	106,6	231,4	50,6	19,1	36,1
1983	141,0	115,7	256,7	57,6	14,7	38,3
1984	154,2	109,5	263,7	56,2	10,1	37,0
1985	151,9	105,7	257,6	53,8	11,6	36,5
1986	165,0	97,4	262,4	55,9	13,1	40,0
1987	153,0	104,0	257,0	49,6	11,8	34,3

ormai producendo unità con stazza e pescaggio superiori a quelli allora permessi dalla via di Suez. In quegli anni, tuttavia, il profilo funzionale della flotta cisterniera mondiale risultava ancora ampiamente dimensionato (per l'80% della stazza complessiva) sui limiti di accessibilità del Canale. Neppure un decennio più tardi, cioè al momento della riapertura, il profilo risultava invece già fortemente adattato alla rotta circum-africana: adesso attraverso Suez potevano passare – teoricamente – petroliere cumulanti meno di un terzo dell'intera stazza cisterniera.

Va comunque notato che la cifra di 176 milioni di tonnellate di idrocarburi del 1966 rappresenta un massimo storico destinato probabilmente a non essere più toccato in futuro, sia perché il petrolio ha

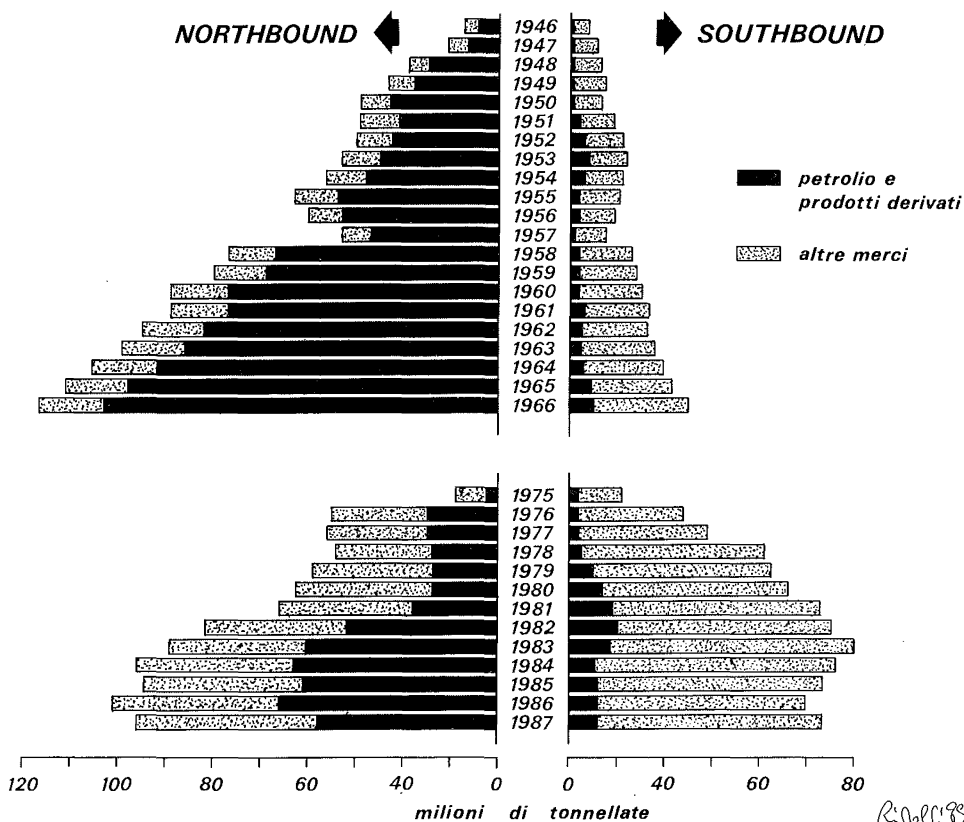


Fig. 4 - Andamento dei traffici nel Canale di Suez dalla fine della seconda guerra mondiale.

trovato altre strade (ad esempio, l'oleodotto SUMED parallelo all'istmo oppure gli oleodotti che portano il petrolio iracheno direttamente sulla costa orientale del Mediterraneo), sia perché tende a perdurare la generalizzata politica del risparmio energetico, sia ancora perché molti paesi europei hanno differenziato le proprie fonti di approvvigionamento ricorrendo al Mar Nero, all'Africa mediterranea, al Mare del Nord ecc.

Nell'arco degli ultimi dodici anni la percentuale dei flussi di idrocarburi passati attraverso il Canale è andata progressivamente riprendendosi, salendo dal 19% del 1975 al 40% del 1986: si tratta però di un valore che corrisponde a poco più di 100 milioni di tonnellate – praticamente la quantità registrata nel 1958 – neppure pari ai due terzi di quel massimo ottenuto nell'ultimo anno antecedente la chiusura (tab. 2, fig. 4).

Si precisa così il primo aspetto del nuovo modello di traffico del Canale: gli idrocarburi non possiedono più la supremazia nel volume delle merci che annualmente lo attraversano. In altre parole la via di Suez, fin dal suo ripristino, non è più a servizio quasi esclusivo delle petroliere; circostanza che, com'è noto, determinava una certa fragilità e vulnerabilità per entrambe le parti: i gestori del Canale e gli utilizzatori di esso.

Nel 1987, hanno attraversato la via d'acqua egiziana 17.541 navi (862 in meno dell'anno precedente), con una stazza netta di 347 milioni di t (tab. 3, fig. 5). Di queste navi appena un quinto erano petroliere (3402) e di queste petroliere, poi, oltre un terzo viaggiavano vuote (1304). In buona parte si trattava di unità con portata superiore alle 140.000 tpl, in transito sulle rotte di ritorno dai porti europei.

Come si comprende, il secondo aspetto del nuovo profilo viene proprio dalla notevole diversificazione del tipo di navi, e quindi di merci, che frequentano il Canale dopo la sua riapertura, con evidente beneficio e soddisfazione dei suoi gestori. Adesso le rinfuse solide (minerali, carbone, cereali) e le merci varie, in particolare quelle unitizzate in containers (ma anche in semirimorchi e in chiatte), segnano una chiara preminenza che le cifre più recenti indicano in ulteriore espansione. Si può anzi osservare che la composizione merceologica attuale rappresenta un vero e proprio rovesciamento rispetto a quella del '66: gli idrocarburi, che erano allora pari a circa tre volte (177 milioni di t) l'insieme delle «altre merci» (66 milioni di t), sono ora diventati la metà di queste (88 milioni di t contro 169 milioni).

Il confronto delle cifre mostra pure il diverso comportamento direzionale delle due categorie di merci: le rinfuse liquide (petrolio e deriva-

TABELLA 2

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO DEGLI IDROCARBURI NEL CANALE DI SUEZ DOPO LA SUA
RIAPERTURA
(milioni di tonnellate)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
TRAFFICO NORTHBOUND	5,3	29,8	30,9	28,4	27,3	28,5	36,6	63,1	81,2	86,6	81,8	92,2	75,8
petrolio greggio	2,7	23,9	23,9	21,0	20,2	19,1	25,6	49,1	63,8	64,2	54,8	65,4	48,8
prodotti raffinati e gassosi	2,6	5,9	7,0	7,4	7,1	9,4	11,0	14,0	17,4	22,4	27,0	26,8	27,0
olio combustibile	0,4	1,2	1,6	3,5	1,9	1,9	1,9	5,0	8,0	11,4	14,6	10,2	9,0
gasolio e nafta	0,5	0,5	0,6	0,3	0,7	1,5	0,9	1,0	1,8	3,2	4,3	5,0	4,4
kerosene	0,1	0,1	0,1	<	<	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,1	0,4	0,2
altri prodotti	1,6	4,1	4,7	3,6	4,4	5,9	8,0	7,8	7,4	7,7	7,9	11,2	13,4
TRAFFICO SOUTHBOUND	2,0	4,0	4,1	4,8	9,0	14,0	18,2	20,3	17,0	11,1	12,3	12,8	12,2
petrolio greggio	0,1	0,5	0,6	0,6	0,8	2,5	4,3	6,4	2,8	2,0	4,1	3,2	2,9
prodotti raffinati e gassosi	1,9	3,5	3,5	4,2	8,2	11,5	13,9	13,9	14,2	9,1	8,2	9,6	9,3
olio combustibile	0,4	0,6	0,4	0,3	0,9	0,9	1,0	1,0	1,9	0,6	1,1	1,0	0,7
gasolio e nafta	0,7	0,8	0,7	1,7	3,9	6,5	7,4	7,4	5,3	3,0	1,9	2,2	3,5
kerosene	0,6	1,1	1,0	1,3	1,5	1,7	2,4	2,4	3,3	2,9	2,9	3,1	1,3
altri prodotti	0,2	1,0	1,4	0,9	1,9	2,4	3,1	3,1	3,7	2,5	2,2	3,3	3,8

FONTE: Suez Canal Authority of Arabian Republic of Egypt, Suez Canal Report, Ismailia, Dicembre 1987.

TABELLA 3

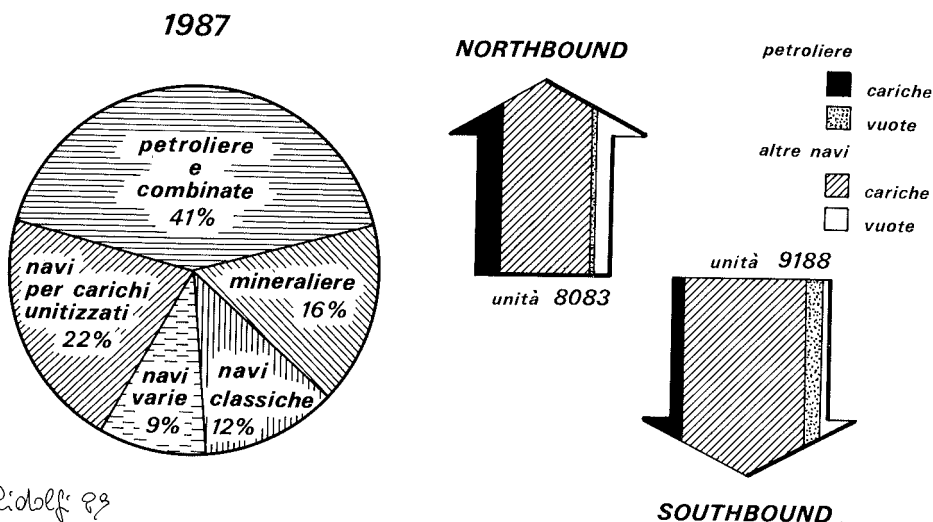
MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE NEL CANALE DI SUEZ NEL 1987
(numero delle navi)

	Movimento northbound			Movimento southbound			Movimento complessivo		
	cariche	vuote	totale	cariche	vuote	totale	cariche	vuote	totale
Petroliere	1355	274	1629	743	1030	1773	2098	1304	3402
meno di 150.000 tpl	1266	269	1535	743	717	1460	2009	986	2995
150-300.000 tpl	83	5	88	—	239	239	83	244	327
oltre 300.000 tpl	6	—	6	—	74	74	6	74	80
Altre navi	5690	764	6454	6970	445	7415	12660	1209	13869
(di cui portacontainers)	(1092)	(65)	(1157)	(1246)	(16)	(1262)	(2338)	(81)	(2419)
Totale generale	7045	1038	8083	7713	1475	9188	14758	2513	17271

FONTE: Rapporto mensile dell'Autorità del Canale di Suez per il dicembre 1987.

ti) sono fortemente squilibrate, con tradizionale vantaggio per il flusso *northbound* (il rapporto è di 1 a 16 per il 1966 e di 1 a 6 per il 1987); le merci secche (tutti gli altri tipi di merci), al contrario, registrano un certo equilibrio, sia pure con relativa preminenza del flusso *southbound*. Da segnalare ancora che gli idrocarburi si sono dimezzati nell'arco del ventennio in esame, mentre la voce «altre merci» si è triplicata, a indicare la continua, forte espansione verso i paesi in via di sviluppo sia dei mercati più occidentali (USA, Europa), sia dei mercati più orientali (Giappone, Corea, Taiwan).

Un significativo riscontro alle tendenze accennate proviene dalla stessa evoluzione della composizione tipologica delle navi in transito nel Canale. Così, in particolare, le navi portacontainers sono passate dalle 417 unità del 1976 alle 2419 del 1987. Ciò è molto importante anche perché fra queste ci sono le ventidue navi della compagnia americana Evergreen che da alcuni anni seguono rotte *round-the-world*, con circuiti *westbound* e *eastbound* che esse compiono in 77 giorni, passando settimanalmente, nei due sensi, attraverso Suez. Vi si aggiungono poi le navi *roll-on/roll-off* (963), le navi per il trasporto di auto (617), le navi classiche delle più varie dimensioni (5454), le mineraliere pure (2872) e quelle miste (308), le navi passeggeri (37), le navi militari (222: particolarmente numerose, in tale anno, a causa della nota crisi



Ridolfi 83

Fig. 5 - Ripartizione dei principali tipi di navi in transito nel Canale di Suez nel 1987.

del Golfo Persico) e, infine, un migliaio di altre unità di vario tipo e caratteristica.

Fra tutte vanno emergendo, come più significativi simboli della nuova funzione del Canale e quindi come nuove protagoniste dei traffici oceanici, le due categorie di navi più sofisticate: le grandi *portacontaineri cellulari*, della «terza generazione», capaci di circa 2500-3000 TEUS's (*Twenty feet Equivalent Unities*, cioè unità equivalenti a 20 piedi di lunghezza), e le grandi *porta-auto*, capaci di 4000-6000 veicoli, molte delle quali impegnate in rotte circumterrestri *westbound* (nei segmenti Estremo Oriente-Europa, Europa-America, America-Estremo Oriente) che esaltano di nuovo – come nel caso delle portacontainers della Evergreen – il ruolo complementare dei canali di Suez e di Panama.

Tornando al mondo del petrolio, occorre dire che i maggiori operatori del settore si sono adattati alle nuove condizioni geopolitiche e geoeconomiche maturate dalla riapertura del Canale ad oggi. Da un lato, il gigantismo delle petroliere si è arrestato; dall'altro, la *Canal Authority* ha incessantemente operato, come detto, per migliorare il transito, allargando e approfondendo la via d'acqua. La flotta cisterniera mondiale torna così ad orientare il suo profilo sulla nuova soglia di Suez, per la quale, tuttavia, si pensa da tempo ad un ulteriore ampliamento, in modo da consentire l'accesso a navi a pieno carico con 250.000 t di portata e 67 ft di pescaggio.

La funzione petrolifera del Canale, comunque, se non è certo destinata a veder sminuita troppo la sua importanza, è certo destinata a vederla modificata, almeno in senso qualitativo. Lo lascia concretamente presumere la considerevole espansione degli impianti di raffinazione negli stessi paesi produttori di petrolio. C'è da attendersi infatti, per il prossimo avvenire, che ai tradizionali flussi di greggio diretti verso le rive meridionali e settentrionali d'Europa si sostituiranno, con ritmo crescente, flussi di prodotti raffinati e gassosi, che creeranno immaginabili conseguenze sulla già poco brillante situazione dell'industria europea della raffinazione (tab. 2). In proposito, fin d'ora va osservato che dei 76 milioni di t di idrocarburi che hanno risalito il Canale nell'87 27 milioni di t, cioè un buon terzo, erano rappresentati da tali prodotti. Come si comprende, nella divisione internazionale del lavoro domina ormai a pieno campo il «principio della complementarietà» delle produzioni.

A quanto detto si aggiunge la circostanza che lo stesso Egitto, il quale finora ha sfruttato il Canale solo in funzione dei pedaggi del

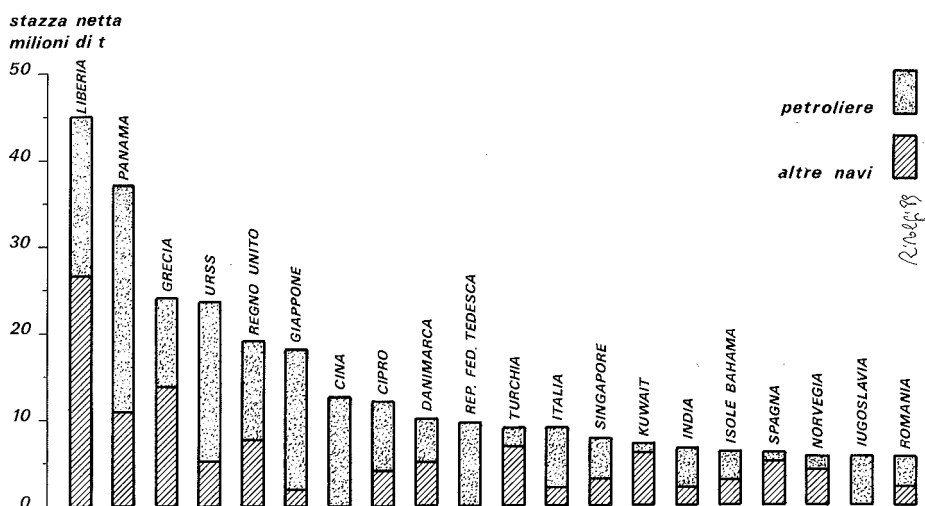


Fig. 6 - Le principali bandiere in transito nel Canale di Suez nel 1987.

transito, adesso si accinge a valorizzarlo quale prezioso fattore di localizzazione industriale e commerciale con la realizzazione di un grande impianto per la raffinazione del petrolio nella zona di Suez e con la creazione, sul versante opposto, a Damietta, di un moderno porto a prevalente servizio delle navi portacontainers delle ultime generazioni, quelle capaci di 3000-4000 TEU's.

In conclusione, il nuovo modello funzionale dei traffici del canale di Suez vede la *persistenza* della tradizionale funzione petrolifera, certo con peso ben più ridotto rispetto al passato, ma per questo non meno importante; accanto ad essa emerge una significativa *diversificazione* delle altre funzioni commerciali, quelle relative al trasporto su lunghe e su lunghissime distanze, dal Pacifico all'Atlantico, sia di rinfuse solide che di merci varie. Ecco dunque per la via di Suez un *ruolo nuovo*, in parte diverso da quello concepito dai suoi progettisti e realizzatori; un ruolo, però, ora più che mai aperto su un orizzonte marittimo mondiale.

Riferimenti bibliografici

- CHARLIER J., *Le Canal de Suez: bilan et perspectives de dix années de relance du trafic*, «Pétrole et Techniques», 1986, 328, pp. 47-60.
- CHARLIER J., *L'évolution récente du trafic du Canal de Suez*, «L'Information Géographique», 1988, 52, pp. 149-156.
- CHARLIER J., *Les horizons pétroliers du Canal de Suez*, «Les Cahiers Scientifiques du Transport», 17-18, 1988, pp. 123-142.
- SIEGFRIED A., *Suez et Panama*, Colin, Parigi, 1948, pp. 306.
- SUEZ CANAL AUTHORITY, *Yearly Report*, 1-2, Ismailia, 1987, pp. 89 e pp. 74.
- VALLEGA A., *Ecumene Oceano*, Mursia, Milano, 1985, pp. 253.
- VIGARIÉ A., *Géographie de la circulation maritime*, Genin, Parigi, 1968, pp. 492.
- VIGARIÉ A., *Echanges et transports internationaux*, Sirey, Parigi, 1987, pp. 206.

THE SUEZ CANAL

di M. EZZAT ADEL *)

Permit me, Mr. Chairman, to start my word in the historical aspect, in the far historical aspect. The first idea of linking the Mediterranean to the Red Sea was initiated during the Pharaonic era and Senusert III, who ruled Egypt 1,800 years before Christ, succeeded in joining the two seas by using the branches of the Nile at that time. But due to bad maintenance of the canal, it was silted and closed.

But after that came Pharaoh Seti I, who ruled Egypt in the year 1300 BC. He dug another canal to join the two seas.

Canals were dug and stilted up and closed successively until the canal that was dug and ran for 125 years. This canal was dug by Ambr-Eb-Nelas after the Islamic era. The remains of that canal are there in the canal area still. After that came the committee that studied the possibility of joining the two seas in the era of the Sansimonians in France. In that period there were three alternatives for joining the two seas: either by railways from Suez to Alexandria, or by a canal joined to the Nile from Suez also to Alexandria – and this would have had harmful, very harmful effects on Egypt and the Delta and on the agricultural production – but the correct and ideal solution came from Luigi Negrelli, and for that we are very... we appreciate his opinion and his solution, and he chose the correct location and site for the northern entrance of the Suez Canal, that is, Port Said. After this solution and his insistence that the Suez Canal should not transit the Delta and ruin the production of the agricultural crop in the Delta, the canal started to be dug following his alignment.

*) Presidente della Suez Canal Authority. Trascrizione da nastro.

Now, if we move to the digging of the Suez Canal, as I said before, at that time there was no excavation equipment, there were no dredgers, there was no one except the Egyptian peasant, the Egyptian farmer with his shovel and the case to be carried on his back. So it took 10 1/2 years to dig the whole canal, but Egypt lost, as I said, 120,000 farmers; they lost their lives digging this Suez Canal under severe conditions, bad medical treatment, very low salaries and wages, under almost slave conditions. This was the only way to dig the canal at that time. Now, after the canal had been dug, let us review what the consequences were for Egypt.

They were bad consequences, I am afraid to say. The canal was completed in 1869, the digging of the canal was complete in November 1869. After 13 years of digging the Suez Canal, Egypt suffered from the British Occupation in 1882. Of course the British Occupation was aimed at securing the naval routes to its territories in the Far East and especially India. Secondly, Egypt did not get a fair share of the profits of the Suez Canal; in fact it did not share any of the profits with the ex-Company from the start of the digging until 1937. In 1937, the Egyptian Government started to have three million dollars a year out of the profits of the Suez Canal Company. Now in the present, our income per day, not per year, exceeds 3.5 million dollars, so in return for the sacrifices that Egypt made in losing 120,000 people, we gained the occupation of the British and secondly, nothing, almost nothing as a share in the profits of the Suez Canal. The ex-Company was not bound by Egyptian laws, they were almost a government within the country. During the ex-Company's control of the Suez Canal, there was not a single Egyptian at the level of decision making in the ex-Company.

Not a single Egyptian. Including pilots, there were at that time, before the nationalisation of the Suez Canal, there were about 190 pilots, out of which there were only 27 Egyptian junior pilots. Of course the ex-Company was trying to extend the concession as much as possible, but when they failed to achieve this goal, they tried to have an international management for the Suez Canal Company, but of course Egypt refused and the result was a declaration from the ex-Company that no development could be expected as the concession period was approaching its end. For that reason and also because of the rejection of the World Bank to finance the High Dam on the Nile, Egypt took that very serious decision to nationalise the Suez Canal. And this nationalisation took place in 1956, only twelve years before the termination of the concession period. But in that respect, I would like to clarify a

point which I think is not very clear in the minds of our European friends. What does the nationalisation mean? It does not mean that Egypt took the Suez Canal for nothing, confiscated the canal. No, we did not confiscate the canal. We, I mean the Egyptian Government paid all the shareholders of the Suez Canal Company the full value of their shares at the price ruling in the share market in Paris, the day before nationalisation. So Egypt paid all the shareholders the full value of their shares at the price ruling in the Paris market.

Now, if we compare the situation now to the situation that existed before nationalisation, the Egyptian staff in the Suez Canal amounts to 25,000 people and we are all Egyptian without a single exception and we leave it to the world to say whether the Egyptians have succeeded in running the Suez Canal or not. I am not going to remind you of the massive withdrawal of the foreign community working in the Suez Canal, under pressure from the ex-Company to leave the Egyptians alone with the canal in order to prove that the Egyptians could not, and would fail to, run the Suez Canal, only fifty days after nationalisation. It was a very difficult trial but thank God I think we have succeeded.

Now, if we move to the development of the Suez Canal and what has been done since the nationalisation to develop the Suez Canal, of course no comparison can be made between the existing canal now and the canal that was dug and completed in 1869. But for reference only, I will give you a comparison: after the digging of the Suez Canal, the maximum tonnage of a fully-loaded ship that could transit the Suez Canal was 10,000 tonnes, and a ship in ballast that could transit the Suez Canal was 30,000 tonnes dead weight. Just before the nationalisation, a fully-loaded ship, 60,000 tonnes dead weight, could transit the Suez Canal and a full-ballast ship of 100,000 tonnes could transit the Suez Canal.

Now, in 1988, as my colleague has said, a ship of 150,000 tonnes, fully-loaded, can transit the Suez Canal and the biggest tanker in the world has already transited the Suez Canal in ballast, and the tonnage of that tanker exceeded half a million tonnes dead weight – to be exact, it was 555,000 tonnes dead weight. This ship transited the Suez Canal in ballast twice.

Now, as we all remember, the Canal was closed for eight years after the war with Israel in 1967. During those eight years of closure, the ship-building industry was aiming to do without the Suez Canal completely, and during that period, the very large crude (oil) carriers and the extra-large crude-carriers were built. Those very large crude-car-

riers could not have used or transited the Suez Canal even in ballast condition. So, during the closure of the Canal, we were not absent-minded, we were following the developments in the fleet of the world and we were planning for the development project of the Suez Canal. And as soon as the Suez Canal was reopened in 1975, we started the development of the Suez Canal. The Suez Canal was widened by 140 metres, and in order to be able to widen the Suez Canal by that distance, we had to completely remove and demolish the bar levee strong points - we all remember the bar levee strong points on the eastern side of the Suez Canal. We also had to remove all the mine-fields on the eastern side of the Suez Canal. We also dredged and deepened the Suez Canal from 14m to 20m - the depth of the waterway in the Suez Canal now is 20m and the amount of dredging, the volume of soil dredged exceeded 650 million cubic metres of sand from the Suez Canal. This volume is ten times the volume of the original canal dug in 1858. This was not the only development that took place in the Suez Canal. We also dug new canals. We can all see this canal. This is a completely new channel which was not a part of the original canal dug in 1858. This is a completely new canal that was built in 1980. The length is approximately 32km and the volume of dredging exceeded 100 million cubic metres of earth. Also, bypasses and new canals in the Bitter Lakes were dredged, new canals of a length of 10 1/2 km were dredged, and of course, our experts in railways know that the increase in the length of the double parts means an increase in the capacity of the Suez Canal; in other words, by increasing the bypasses we can receive more ships, a bigger number of ships per day.

Also the curves in the Canal, all the curves in the Canal were smoothed so as to be able to accommodate longer ships.

The longest ship in the world can transit the Suez Canal safely now. The waterway in the Canal is now completely different from what it used to be either in the past or before nationalisation. Egypt is now developing the Canal because it fully owns the Canal. The total amount we spent on the development project, that lasted five years from 1975 to 1980, was 1.3 million dollars. Other developments have taken place: developments in the floating equipment to serve these very big customers, the new clients, the very large crude-carriers; also telecommunication equipment to increase the safety of navigation in the canal. We cannot accept or run the risk of having a collision of very large crude-carriers carrying 100s of 1,000s of tonnes of inflammable and dangerous material in the Canal. So we have powerful tugs, power-

ful dredgers, we have 13 dredgers dredging the Suez Canal 24 hours a day for the maintenance of the Suez Canal. Also we used the navigation control system (the navigation control system is a very modern system, an electronic system), in order to safeguard the navigation in the Suez Canal. Now after this development and to conclude my word (speech), let us move to the future of the Suez Canal - I am sorry, before moving to the future of the Suez Canal, I forgot to present my appreciation and gratitude to the Italian Government and Navy that participated in the reopening of the Suez Canal. The Italian Navy was amongst the navies that participated in reopening the Suez Canal and in removing shells, bombs, missiles and all war materials from the waters of the Suez Canal and its approaches.

Let us now move to the future of the Suez Canal. We are conducting a study now, in co-operation with the Italian Government, and once again I am grateful to the Italian Government because this study is done on a grant basis, and the first part of the study aims at the evolution of the traffic between the Far East and the Mediterranean countries until the year 2020. The first part of the study has been completed and we really are looking forward to the second stage of this study. At the same time, we are doing another study into the feasibility of the very large crude-carriers transiting the Suez Canal while loaded. As we all know, the very large crude-carriers transit the Canal southbound on their way to the Arabian Gulf. On their ballast run they are empty, but, after they are loaded, they either go around the Cape of Good Hope or pump their cargo through the Sumed pipeline. Now we are conducting a study with the World Bank and with specified consultants, in order to study the feasibility of further widening and further deepening the Suez Canal so as to accommodate the passage of those very large crude-carriers, when loaded, in their northbound passage. In other words we are studying the possibility and rate of return of a tanker of 260,000 tonnes transiting the Suez Canal northbound, fully loaded. If the rate of return is fair and reasonable, we will not hesitate to widen and deepen the Suez Canal.

To conclude, I am very grateful for my invitation to attend these very important meetings in your lovely country and I thank the Governor and the authorities for their hospitality and I also thank the Italian Embassy in Cairo for their initiative and for their assistance, and the Italian Consulate in Port Said, and I am looking forward, full of hope, to closer relations and co-operation between Egypt and Italy for the sake of advantage to the two peoples.

IL CANALE DI SUEZ OGGI

di M. EZZAT ADEL *)

Mi permetta Signor Presidente di iniziare la mia relazione dall'aspetto storico, dalla lontana storia. La prima idea di collegare il Mar Mediterraneo con il Mar Rosso fu concepita durante l'era dei Faraoni e Senusert III, che regnò in Egitto nel 1800 a.C., riuscì ad unire i due mari tramite le ramificazioni che il Nilo formava a quel tempo. Ma, a causa della cattiva manutenzione, il canale si ostruì e fu chiuso. Il Faraone Seti I, che regnò in Egitto nel 1300 a.C., scavò un altro canale per unire i due mari.

Successivamente furono scavati altri canali, che si ostruirono e furono chiusi, fino al canale che durò per i 125 anni. Questo fu scavato da Ambr-Eb-Nelas nell'era post-Islamica. I resti di questo canale sono ancora visibili nella zona del canale. In seguito fu istituito un comitato che studiò la possibilità di unire i due mari nel periodo dei Sansimoniani in Francia. In quel tempo, tre erano le alternative per congiungere i due mari: tramite ferrovia da Suez ad Alessandria, o attraverso un canale unito al Nilo da Suez sempre fino ad Alessandria – e questo avrebbe avuto effetti dannosi, molto dannosi sull'Egitto, sul Delta e sulla produzione agricola – ma la soluzione giusta ed ideale venne da Luigi Negrelli, e per questo noi siamo molto soddisfatti, apprezziamo la sua opinione e la sua soluzione, ed egli scelse la posizione ed il luogo giusti per l'imbocco nord del Canale di Suez, e cioè Porto Said. Dopo questa soluzione e grazie alla sua insistenza sul fatto che il Canale di Suez non avrebbe dovuto attraversare il Delta, compromettendone la produzione agricola, si iniziò lo scavo del canale seguendo le sue direttive.

Ora, per quanto riguarda gli scavi del Canale di Suez, come ho già detto, a quel tempo non esisteva un'attrezzatura di scavo, non c'erano draghe, c'era solo il contadino egiziano, l'agricoltore egiziano con la sua pala ed il sacco da portare sulla schiena. E così ci vollero 10 anni e mezzo per scavare l'intero canale, e l'Egitto perse, come ho detto,

*) Presidente dell'ente Canale di Suez.

120.000 agricoltori; essi persero la vita scavando questo Canale in condizioni difficili, con scarsa assistenza medica, con salari bassissimi, in condizioni di semi-schiavitù. Questo era l'unico modo di scavare il canale a quei tempi.

E ora, dopo la conclusione degli scavi, andiamo ad esaminare quali furono le conseguenze per l'Egitto. Devo dire che purtroppo furono cattive conseguenze. Il canale fu completato nel 1869, lo scavo fu ultimato nel novembre del 1869. A 13 anni dallo scavo del canale, l'Egitto subì l'occupazione inglese, nel 1882.

Naturalmente l'occupazione inglese mirava ad assicurarsi le rotte navali verso i suoi territori dell'Estremo Oriente e in particolare verso l'India. In secondo luogo, l'Egitto non ricevette una parte equa dei profitti derivanti dal Canale di Suez; in realtà non ricevette alcuna parte dei profitti dall'inizio degli scavi fino al 1937. Nel 1937 il Governo egiziano cominciò a ricevere tre milioni di dollari all'anno sui profitti della Società del Canale di Suez. Al presente, l'entrata giornaliera, non annuale, supera i 3,5 milioni di dollari. Così, come compenso all'Egitto per la perdita di 120.000 uomini, noi guadagnammo l'occupazione inglese e niente o quasi niente come partecipazione ai profitti del Canale di Suez. La ex-Società non era vincolata alle leggi egiziane, ma era quasi un governo autonomo all'interno del Paese. Nel periodo in cui il Canale era controllato dalla ex-Società non ci fu un singolo egiziano a ricoprire cariche decisionali all'interno dell'ex-Società. Non un singolo egiziano. Anche fra i piloti, prima della nazionalizzazione del Canale di Suez, c'erano circa 190 piloti, di cui solo 27 giovani piloti erano egiziani.

Naturalmente l'ex-Società era interessata a prolungare la concessione quanto più a lungo possibile, ma non riuscendo a raggiungere questo obiettivo, tentò di ottenere per la Società del Canale di Suez una gestione internazionale, ma naturalmente l'Egitto rifiutò e il risultato fu una dichiarazione da parte dell'ex-Società secondo cui non ci si poteva attendere nessuno sviluppo dato che si stava approssimando la scadenza del periodo di concessione. Per questa ragione, ed anche per il rifiuto della Banca Mondiale di finanziare la High Dam (diga) sul Nilo, l'Egitto prese l'importantissima decisione di nazionalizzare il Canale di Suez. E tale nazionalizzazione ebbe luogo nel 1956, solo dodici anni prima del termine del periodo di concessione. Ma a questo proposito vorrei chiarire un punto che non ritengo sia molto chiaro per i nostri amici europei. Che cosa significò la nazionalizzazione? Essa non significò che l'Egitto si prese il Canale per niente, che l'Egitto confiscò il Canale. No, il Canale non fu confiscato. Noi, e cioè il Governo egiziano, corrisponдем-

mo a tutti gli azionisti della Società del Canale di Suez il valore pieno delle loro azioni al prezzo corrente sul mercato azionario di Parigi il giorno precedente la nazionalizzazione. Così l'Egitto pagò a tutti gli azionisti il pieno valore delle loro azioni al prezzo corrente sul mercato di Parigi.

Ora, se compariamo la situazione attuale con la situazione esistente prima della nazionalizzazione vediamo che il personale egiziano del Canale di Suez ammonta a 25.000 persone, tutte egiziane senza una singola eccezione, e lasciamo al mondo giudicare se gli egiziani hanno avuto successo o meno nella gestione del Canale. Non voglio ricordarvi il massiccio ritiro della comunità straniera che lavorava al Canale di Suez, determinato dalla pressione esercitata dall'ex-Società perché gli egiziani fossero lasciati soli con il Canale, in modo da provare che non sarebbero stati in grado di gestire il Canale e che avrebbero fallito entro soli 50 giorni dalla nazionalizzazione.

Fu una prova molto difficile, ma grazie a Dio ritengo che ne siamo usciti vincenti.

Spostandoci ora allo sviluppo del Canale di Suez ed a quanto è stato fatto dal momento della nazionalizzazione per migliorare il Canale, certamente non è possibile fare un confronto tra l'attuale canale ed il canale scavato e completato nel 1869. Ma, solo come punto di riferimento, vi darò un dato di raffronto: immediatamente dopo lo scavo del Canale, il tonnellaggio massimo di una nave a pieno carico che poteva transitare nel Canale era di 10.000 tonnellate e quello di una nave zavorrata era di 30.000 tonnellate p.l. Subito prima della nazionalizzazione poteva transitare per il Canale una nave con carico di 60.000 tonnellate e una nave di 100.000 tonnellate p.l. Ora, nel 1988, come ha detto il mio collega, può transitare per il Canale una nave da 150.000 tonnellate, a pieno carico, e la petroliera più grande del mondo è già transitata per il Canale di Suez in zavorra, e il tonnellaggio di quella petroliera è superiore al mezzo milione di tonnellate - per l'esattezza, 555.000 tonnellate di p.l. Questa nave è transitata per il Canale di Suez in zavorra due volte.

Ora, come tutti ricordano, il Canale fu chiuso per otto anni dopo la guerra con Israele nel 1967. Durante quegli otto anni di chiusura, l'industria della cantieristica navale era determinata a fare completamente a meno del Canale di Suez, e in quel periodo furono costruite le grandi petroliere e le super-petroliere per il trasporto del grezzo. Tali super-petroliere non avrebbero potuto usare o transitare per il Canale nemmeno in condizioni di zavorra. Così, durante la chiusura del Canale,

noi non eravamo distratti, seguivamo lo sviluppo delle flotte mondiali e pianificavamo il progetto di sviluppo del Canale di Suez. E non appena il Canale fu riaperto, nel 1975, ne iniziammo l'ampliamento. Il Canale fu allargato di 140 metri e, per poterlo allargare di tale misura, si dovettero rimuovere e demolire completamente i punti di sbarramento degli argini - noi tutti ricordiamo i punti di sbarramento sulla riva orientale del Canale. Il Canale fu anche dragato e ne fu aumentata la profondità da 14 a 20 metri - ora la profondità della via d'acqua nel Canale di Suez è di 20 metri e il volume di sabbia dragata dal Canale era superiore ai 650 milioni di metri cubi: un valore di dieci volte superiore al volume del materiale scavato dal canale originario nel 1858. Questa non fu l'unica miglioria apportata al Canale. Furono anche scavati nuovi canali. Tutti possiamo vedere questo canale. È un canale completamente nuovo che non faceva parte del canale originario scavato nel 1858. Questo è un canale completamente nuovo, costruito nel 1980. La lunghezza è di circa 32 km e il volume degli scavi superava i 100 milioni di metri cubi di terra. Furono anche realizzati collegamenti e nuovi canali nei Bitter Lakes, e nuovi canali per una lunghezza di 10 km e mezzo, e naturalmente i nostri esperti ferroviari sanno che l'aumento nella lunghezza dei tratti doppi significa un aumento nella capacità del Canale di Suez: in altre parole, aumentando i collegamenti possiamo ricevere un maggior numero di navi, un maggior numero di navi al giorno.

Anche le anse del Canale, tutte le curve sono state smussate, in modo da poter accogliere anche navi più lunghe. Ora anche la nave più lunga del mondo può transitare senza pericolo nel Canale di Suez. La via d'acqua nel Canale è ora completamente diversa da quella che era nel passato o prima della nazionalizzazione.

L'Egitto sta ora migliorando il Canale in quanto ne ha la proprietà totale. Il costo complessivo del progetto di sviluppo, durato cinque anni dal 1975 al 1980, è stato di 1,3 miliardi di dollari. Ci sono state anche altre migliorie: miglioramento delle attrezzature galleggianti per servire i nuovi clienti, le enormi super-petroliere; miglioramento delle apparecchiature per la telecomunicazione per aumentare la sicurezza di navigazione nel Canale. Non possiamo accettare o correre il rischio di avere una collisione tra enormi super-petroliere che trasportano nel Canale centinaia di migliaia di tonnellate di materiale infiammabile e pericoloso. Così, abbiamo potenti rimorchiatori e potenti draghe, abbiamo 13 draghe che dragano il Canale di Suez 24 ore su 24 per la sua manutenzione. Abbiamo anche adottato il sistema di controllo della navigazione

(il sistema di controllo della navigazione è un sistema molto moderno, un sistema elettronico), per salvaguardare la navigazione nel Canale.

Ora, dopo questi sviluppi e per concludere il mio discorso, guardiamo al futuro del Canale di Suez. Scusate, prima di passare al futuro del Canale di Suez dimenticavo di esprimere il mio apprezzamento e la mia gratitudine al Governo Italiano ed alla Marina per aver partecipato alla riapertura del Canale di Suez. La Marina italiana è stata tra le marine che hanno preso parte alla riapertura del Canale di Suez, alla rimossione di granate, bombe, missili e di tutto il materiale bellico dalle acque del Canale e dalle sue adiacenze.

Ed ora, rivolgiamoci al futuro del Canale di Suez. Attualmente stiamo conducendo uno studio in cooperazione con il Governo italiano, ed ancora una volta sono grato al Governo italiano perché questo studio è condotto sulla base di una sovvenzione, e la prima parte dello studio è volta all'evoluzione del traffico tra l'Estremo Oriente e i Paesi del Mediterraneo fino all'anno 2020. La prima fase di questo studio è stata portata a termine e veramente non vediamo l'ora di affrontare la seconda fase.

Contemporaneamente stiamo portando avanti uno studio di fattibilità sul transito attraverso il Canale delle super-petroliere a pieno carico. Come tutti sappiamo, le super-petroliere giganti transitano per il Canale in direzione Sud, verso il Golfo Arabico. All'andata sono vuote, ma dopo aver effettuato il carico o girano attorno al Capo di Buona Speranza o pompano il carico attraverso l'oleodotto. Ora stiamo conducendo uno studio con la Banca Mondiale e con consulenti specializzati, per verificare la possibilità di aumentare ulteriormente la larghezza e la profondità del Canale di Suez, che permetterebbe il passaggio di tali super-petroliere giganti anche nella loro rotta verso nord, a pieno carico. In altre parole, stiamo studiando la possibilità e la percentuale di rientro che potrebbe derivare dal transito verso nord di una cisterna da 260.000 tonnellate a pieno carico. Se la percentuale di rientro risulterà giusta e ragionevole, non esiteremo ad ampliare il Canale e ad aumentarne la profondità.

Per concludere, sono molto grato per l'invito fattomi a partecipare a questi incontri molto importanti nella Vostra bella Regione e ringrazio il Presidente e le autorità per la loro ospitalità, e ringrazio anche l'Ambasciata italiana del Cairo per l'iniziativa e per l'assistenza, e il Consolato italiano di Porto Said, e guardo con molta speranza allo sviluppo di più strette relazioni e cooperazione tra Egitto e Italia, a vantaggio dei due popoli.

DISCORSI DI CHIUSURA *)

*) Tutti i discorsi sono stati trascritti da nastro.

*Saluto del Dr. Wael Nasr, addetto culturale dell'Ambasciata della
Repubblica araba d'Egitto a Roma*

Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen, on behalf of the Egyptian Embassy in Rome and the Egyptian Ambassador, I am honoured to attend such an important occasion celebrating the honour of being helped by Luigi Negrelli in the designing of the Suez Canal. Luigi Negrelli was a real silent hero and he played a real silent important role in the building of the Suez Canal. He was the one who put the design to join the two seas – the Red Sea and the Mediterranean Sea – without affecting the Delta of Egypt, which is the main supporting area of Egypt's food. In fact, Luigi Negrelli is not the only one who helped Egypt through history from the Italian country; there have been a lot of Italian engineers helping Egypt all through the recent period. After what has been said by Mr. Réser and all the professors about the historical background and geographical background, I guess they have left nothing for me to say about that. But anyway, I would like to extend my grateful thanks to the Italian Government and to the Governors and authorities who have given us the chance to celebrate such an important occasion. I hope we can always keep on celebrating that occasion. In fact the Suez Canal is not a recent idea; in fact the Suez Canal, as has been said before, is a Pharaonic idea that has been carried out three times before, all through history, but the recent one is the one that survives. As a matter of fact, the Suez Canal is an Egyptian Canal on Egyptian soil, but it has been helpful to the world as it is the only way between the north and the south, the shortest way, the most economical way. It has been opened to everybody, to the navies of every country and we hope it will keep going like that. Well, I would also like to apologise for our Ambassador because he could not participate in such a meeting, nor the Italian Ambassador in Egypt, because it is the time of transferring the Ambassadors now, so both of them are not here, and in fact, if it was not the transition period, me and Mr. Galtieri would not be here now.

Finally, I would also like to extend my great thanks to the Italian Government that has always helped Egypt and will always help Egypt and we hope relations will keep going like this, not only with Luigi Negrelli, but still there are a lot of engineers, relation-engineers and political engineers whose names we do not know yet, but there are a lot of engineers increasing and improving the relations between Egypt and Italy. And finally I would like to thank very much the Governor and all the authorities for their very great hospitality here and a very good occasion for celebrating such an occasion here. Thank you very much.

Signor Presidente, Signore e Signori, da parte dell'Ambasciata egiziana a Roma e dell'Ambasciatore egiziano, sono onorato di presenziare a un'occasione così importante quella per celebrare l'onore di aver avuto l'aiuto di Luigi Negrelli nell'ideazione del Canale di Suez. Luigi Negrelli è stato un vero eroe silenzioso, che ha giocato un importante ruolo silenzioso nella costruzione del Canale di Suez. Fu lui a realizzare il disegno per unire i due mari – il Mar Rosso e il Mar Mediterraneo – senza toccare il Delta, il più importante bacino alimentare dell'Egitto. In realtà, Luigi Negrelli non fu il solo italiano della storia ad aiutare l'Egitto; ci sono stati molti ingegneri italiani che hanno aiutato l'Egitto nella sua storia recente. Dopo quanto è stato detto da tutti i professori sul background storico e geografico, non credo che mi rimanga ancora qualcosa da dire in proposito. In ogni caso, vorrei estendere il mio grazie riconoscente al Governo italiano, ai governanti ed alle autorità che ci hanno dato la possibilità di celebrare un'occasione così importante. Mi auguro che si possa continuare a celebrare tale occasione. Infatti, il Canale di Suez non è un'idea recente; come già detto, il Canale di Suez è un'idea Faraonica che fu messa in essere per ben tre volte nel corso della storia, ma solo l'ultima realizzazione è quella che sopravvive. In effetti, il Canale di Suez è un canale egiziano, su suolo egiziano, ma è stato utile per tutto il mondo, essendo la sola via di comunicazione tra nord e sud, la via più breve, la via più economica. È stato aperto a tutti, alle marine di ogni Paese, e noi ci auguriamo che continuerà ad essere così.

Bene, vorrei anche scusarmi per il nostro Ambasciatore che non ha potuto presenziare a questi incontri, come anche l'Ambasciatore italiano in Egitto, dato che questo è il periodo dei trasferimenti degli Ambasciatori: per questo entrambi non hanno potuto essere qui e d'altra parte, se non fosse un periodo di transizione, io e il Sig. Galtieri non saremmo qui ora.

Da ultimo, vorrei rivolgere il mio caloroso ringraziamento al Governo italiano che ha sempre aiutato l'Egitto e che sempre aiuterà l'Egitto, e noi speriamo che le relazioni continueranno ad essere positive come al presente, non solo con Luigi Negrelli, ma ci sono molti altri ingegneri, ingegneri di relazioni e ingegneri politici, i cui nomi non ci sono ancora noti, ma ci sono molti ingegneri che incrementano e migliorano le relazioni tra Egitto e Italia. Vorrei infine concludere ringraziando il Presidente e tutte le autorità per la loro calorosissima ospitalità e per l'ottima occasione fornitaci per celebrare qui questo evento. Mille grazie.

Saluto del Dott. Walter Baches Console generale della Repubblica d'Austria a Milano

Da ich erst im letzten Augenblick hier erscheinen konnte, weil ich von diesen Konferenz unterwegs auf einer Reise erfahren habe und daher auch meine Dispositionen leider nicht anders treffen konnte, möchte ich Ihre Geduld nicht als so spät Ankommender noch zusätzlich missbrauchen und fasse mich kurz. Ich danke Ihnen für das Interesse, dass Sie diesem höchst interessanten Thema, dass ja wie ich sicher bin, Herr Professor Wandruszka Ihnen als ein auch österreichisches Thema erweitern und erklären konnte. Ich danke Ihnen, dass Sie diesem interessanten Thema solches Interesse entgegen gebracht haben. Ich freue mich, dass ein solches Thema hier in dieser herrlichen Bergwelt und gerade im Trentino, dass ja so viel Bindungen zu Österreich hat, weiter erörtert werden konnte.

Ich bin sicher, dass es sehr viele Denkanstöße gegeben hat, die Sie alle ermöglichen sich weiterhin mit Erfolg diesem Thema und den damit verbundenen Implikationen zu widmen.

Ich darf Ihnen dafür in diesem Sinn meine besten Wünschen, und die beste Wünsche meiner Regierung übermitteln. Danke sehr.

Poiché ho potuto intervenire solo all'ultimo momento, dato che sono venuto a conoscenza di questa conferenza durante un viaggio, e dato anche che non potevo purtroppo disporre diversamente dei miei impegni, non voglio abusare ulteriormente della Vostra pazienza dopo essere arrivato così tardi. Io Vi ringrazio per l'interesse riservato a questo tema estremamente interessante che già, ne sono certo, il prof. Wandruszka ha potuto ampliare e illustrare anche come un tema austria-

co. Vi ringrazio per l'interesse che avete dimostrato per questo tema interessante. Sono contento che un tale tema si sia potuto discutere in questo splendido mondo alpestre, e precisamente nel Trentino che tanti legami ha con l'Austria.

Sono certo che esso ha fornito molti spunti che Vi permetteranno di dedicarVi ancora con successo a questo tema ed alle implicazioni ad esso connesse.

Pertanto, vorrei trasmetterVi in questo senso i miei migliori auguri ed i migliori auguri del mio Governo. Mille grazie.

Saluto del Dott. Guido Galtieri Addetto culturale dell'ambasciata italiana al Cairo

È un atto di testimonianza che l'ambasciata d'Italia al Cairo accorda all'importanza di questo convegno, l'incaricato d'affari, il ministro consigliere Alessio Carissimo mi prega di portare il suo saluto agli organizzatori del convegno ed ai partecipanti. Nella fase di transizione a cui accennava il mio collega egiziano per l'ambasciata d'Italia al Cairo e che vede l'avvicendamento ai suoi vertici e nell'attesa dell'arrivo del nuovo ambasciatore Patrizio Scimilli, evidentemente il nostro incaricato d'affari non poteva lasciare la sede. Tale avvicendamento non consente del resto all'ambasciatore Giovanni Migliuolo, di cui voi vedete il nome inserito nella lista dei partecipanti alla tavola rotonda di oggi, di partecipare, in quanto egli solo da pochi giorni, tre o quattro giorni, ha già presentato le lettere all'ONU dove egli è rappresentante in Italia. Sensibile alla rilevanza del congresso infatti, aveva infatti assicurato a suo tempo la sua presenza, e quindi al momento di lasciare il Cairo per New York mi ha pregato di presentare al presidente del comprensorio, che oggi presiede la seduta, alla società di Studi Trentini di Scienze Storiche ed alla Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Trento, attiva coagulatrice di quello che sta succedendo oggi, di portare il saluto. Quindi al presidente Simoni che è promotore dell'idea e che ha organizzato il congresso, che ha contattato tutti i relatori giunga il vivo compiacimento dell'Ambasciatore Migliuolo. Questa, è un'occasione di allargare le conoscenze su Luigi Negrelli; un'occasione alla quale il Presidente Simoni è legato perché rappresenta un simbolo non solo per questa città, ma anche per il canale di Suez, che del Canale è uno degli iniziatori, uno dei fautori più concreti. L'ambasciatore e l'incaricato d'affari mi hanno pregato inoltre di ringraziare l'ing.

Adel Ezzat, massima autorità del Canale che malgrado i suoi molteplici e ponderosi impegni, ha accettato di venire qui a Primiero. E di questo gli siamo altamente riconoscenti e sappiamo che cosa significhi per il Canale perdere colui il quale ha la responsabilità della gestione per cinque giorni consecutivi. Lo abbiamo visto anche per la preoccupazione dei suoi collaboratori, che non hanno cessato di chiedere notizie del loro presidente. Quindi signor presidente del Comprensorio di Primiero io vi ringrazio infinitamente per questo invito, per questo convegno che ha dato l'occasione a due paesi l'Egitto e l'Italia di incontrarsi in questa bellissima valle. Grazie.

Saluto dell'Assessore dott. Tarcisio Andreolli

Il convegno ormai è alle battute conclusive e pare che si possa anche al di là dei convenevoli pur necessari, trarre qualche valutazione e qualche indicazione di prospettiva. Innanzitutto porto qui le scuse del Presidente della Provincia Autonoma di Trento dott. Pierluigi Angeli, che si era ripromesso di essere qui oggi, ma che impegni di governo costringono a restare a Trento. Si scusa e si rammarica perché ha sempre creduto, come del resto tutto il governo provinciale, che iniziative di questo tipo che non vogliono essere solo celebrative di momenti pure importanti della storia trentina, abbiano interessi in quanto si ancorano al momento presente, e offrono alla comunità trentina ma anche internazionale occasioni di stimolo e di riflessione. L'Italia vive in un contesto europeo e in una posizione strategica nel Mediterraneo. Abbiamo sentito dalle parole del Presidente del Canale oggi, quali sono i progetti e quali prospettive ha ancora questa via d'acqua, quindi dico, soprattutto alla comunità di Primiero, un grazie sincero perché questo anniversario è stata l'occasione per offrire alla comunità trentina ed internazionale queste tre splendide giornate che hanno aperto molti orizzonti, hanno demitizzato il personaggio Negrelli, lo hanno inserito nella storia vera, ma soprattutto hanno aperto alla comunità degli studiosi, dei politici e di chi è interessato ad approfondire questi argomenti, un punto di riferimento per continuare, e io voglio proprio sottolineare questo aspetto, gli studi. Il comprensorio, mi auguro, si faccia carico insieme con noi di utilizzare l'Università di Trento e la Società di Studi Trentini, che già molte benemeritenze ha in questo campo. E questa collaborazione nuova o rinnovata ci può essere di stimolo, perché insieme con loro questo personaggio venga studiato in modo più approfondi-

to. La professoressa Algardi, che va ringraziata, ci ha dato già un'opera significativa di conoscenza sistematica del personaggio, che però per sua stessa ammissione va ancora esplorato. Abbiamo sentito dal dottor Nemeth della Biblioteca nazionale austriaca che molti documenti sono da esplorare da conoscere, da sistemare. Non conosciamo ancora che cosa c'è negli archivi francesi e questo è ancora un mistero da svelare da aprire. Quindi c'è tutta una serie di iniziative e di progetti possibili per approfondire la conoscenza di quest'uomo che vuol dire soprattutto conoscere la storia economica dell'Europa di quel periodo. Io mi auguro appunto che l'Università e la Società di Studi Trentini, insieme con il Comprensorio, diano vita ad un comitato scientifico permanente in grado quindi di progettare a medio e lungo respiro, studi, ricerche, iniziative editoriali, un museo se si vuole usare questa terminologia corrente anche se forse impropria. Perché qui è l'occasione di poter dare alla comunità di Primiero segni significativi di che cosa ha rappresentato per la storia europea dell'Impero austro-ungarico, per l'Italia l'intuizione di Negrelli, che del resto, abbiamo sentito, non era nuova, ma che si è concretizzata solo in quel contesto e in quel momento. Questa può essere l'occasione perché anche questa Università e questa Società affrontino anche le problematiche inerenti agli ultimi risvolti qui accennati, cioè che cosa rappresenti per la storia economica e per la politica europea medio-orientale il canale. Quindi l'attualizzazione del problema che ha avuto dei risvolti tragici per le guerre del '67 e che oggi rappresenta ancora e probabilmente anche per lungo tempo, un formidabile elemento di sviluppo e di scambio tra i popoli e dato che l'Europa che finalmente si sta riunificando e cerca nuovi confronti per i popoli vicini, può avere anche attraverso questo strumento un'occasione importante per continuare a dare agli altri quello che ha maturato nel tempo. Abbiamo sentito che la storia del canale è una classica storia di colonizzazione dell'Europa nei confronti dei paesi vicini. Questo oggi per fortuna non è più perché l'Egitto è diventato uno stato più autonomo più capace di saper esprimere le proprie potenzialità più attento ai problemi internazionali e quindi un interlocutore per l'Europa, capace di non essere suddito, rispetto ai più potenti, ma di essere trattato alla pari. È l'augurio che facciamo anche a questo Stato perché possa continuare in pace con i vicini – fra il resto l'Egitto è stato il primo promotore della pace nei confronti del vicino Stato di Israele – questo lungo cammino di crescita, di emancipazione del suo popolo, un popolo numeroso che ha un carico di storia, che ha vissuto in situazioni di povertà e per certi versi assomiglia, ha molte affinità, con il popolo italiano. Ho

finito e ringrazio infine tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo convegno, il comitato scientifico, l'Università e la Società di Studi Storici, il Comprensorio e porto un cordiale saluto di benvenuto ai nostri illustri ospiti ai rappresentanti del governo egiziano ed austriaco e a tutti i relatori che hanno contribuito, con il loro impegno, con i loro studi, a far sì che questo convegno abbia potuto essere realizzato.

Saluto del rappresentante del Governo italiano, il Sottosegretario di Stato agli Interni, Sen. Giorgio Postal

Caro presidente, io sono molto grato per l'invito che mi è stato rivolto di presenziare al momento finale di questa manifestazione. Porto il saluto del governo, in modo particolare agli illustri ospiti. Un saluto ed anche un ringraziamento per la loro presenza qui, su un argomento che è evidentemente in primo luogo di carattere storico, posto che il contenuto e l'oggetto del convegno era la ricostruzione o comunque la collocazione storica di Luigi Negrelli. Ma non era possibile evidentemente parlare di Luigi Negrelli e del canale di Suez senza scivolare naturalmente sulla valutazione complessiva che può essere fatta, di ciò che ha rappresentato l'apertura del Canale di Suez nel mondo, per le attività economiche, per gli scambi culturali o per le situazioni politiche e non poteva non scivolare sulla valutazione anche delle situazioni attuali. Io non sono uno storico e quindi non mi avventuro certamente sul terreno storico. Credo comunque di aver capito, avendo avuto modo di scambiare qualche considerazione prima dell'inizio di questa seduta, che il contenuto storico del convegno è stato basato su elementi strettamente scientifici e quindi almeno da questo punto di vista il convegno resta un punto fondamentale, mi pare di capire, nell'itinerario seppure da percorrere e mai concluso della ricerca storica. Non mi voglio avventurare sul terreno storico, ma avendo letto qualche cosa in preparazione a questo intervento finale, credo che valga la pena richiamare alcune osservazioni di carattere generale, che ho avuto modo di leggere in questo pregevole testo della Algardi. Esse rispondono anche ad una sorta di preoccupazione, che mi pare di aver capito stava sotto una prima parte dell'intervento del presidente nel canale di Suez. Dice Zara Olivia Algardi: «Nella sua visione idealistica Luigi Negrelli aveva considerato la nuova via tra Mediterraneo e Mar Rosso come apportatrice di pace e comprensione tra i popoli nel rispetto degli interessi egiziani allo sviluppo economico e civile. Il Canale di

Suez fu invece la via di penetrazione del colonialismo europeo che travolse l'economia dell'Egitto obbligando questo ed altri paesi del Nordafrica a specializzarsi nella coltivazione di esportazione ecc.» e dice più avanti ancora correggendo leggermente questa impostazione – ma il fondamento resta –: «il canale di Suez svolgeva il ruolo di grande via marittima fra i tre continenti, destinata ad avvicinare Oriente ed Occidente, un ruolo che sarà ad un tempo quello auspicato da Negrelli, con un'ammissione di civiltà e di sviluppo delle comunicazioni e dei commerci e quello che aveva determinato gli atteggiamenti politicamente ed economicamente interessati delle grandi potenze e degli imprenditori che volevano arricchirsi, strumento di dominio politico ed economico», voglio dire con questo, e riprendo questo passaggio solo per una ragione: che la nostra cultura credo abbia fatto giustizia di una preoccupazione, che forse per il passato l'Egitto poteva avere, che cioè oggi non fosse sufficientemente conosciuta la situazione e l'evolversi delle vicende storiche ed economiche che hanno coinvolto il canale e con il canale l'Egitto. La centralità del Canale di Suez nella storia moderna dell'Egitto è acquisita, è un simbolo dal momento dell'apertura alla nazionalizzazione, alla riapertura dopo il '75. Il canale se rimane un fatto cruciale nella storia dell'Egitto è un fatto che continua ad esercitare un'influenza, o comunque è un fatto sul quale si esercita l'influenza della situazione regionale, si tratti del Mediterraneo, del medio Oriente o del Golfo. Questa importanza strategica può variare nel tempo a seconda delle circostanze, ma rimane pur sempre un fatto di grande rilievo per l'intero assetto delle relazioni dell'intero scacchiere fra Mediterraneo, Mar Rosso ed Oceano Indiano. Per tutti gli anni in cui il canale rimase chiuso a causa dell'occupazione israeliana del Sinai era opinione diffusa che l'importanza di questa linea d'acqua fosse destinata ad essere ridotta e si ebbe lo sviluppo delle superpetroliere. Da quando il canale è stato riaperto al traffico e soprattutto da quando sono stati completati i lavori di allargamento e di approfondimento, è apparso chiaro che le superpetroliere non minacciavano seriamente il suo ruolo nel lungo periodo, anche se in determinate occasioni possono costituire ancora una alternativa, come avviene in periodi in cui il basso prezzo del petrolio favorisce la circumnavigazione. In ogni caso la rinnovata importanza del canale è chiaramente fondata su fattori economici, politici e strategici. Fra gli ultimi assume particolare importanza il fatto che le persistenti tensioni politiche e militari nella regione del Golfo hanno spinto i paesi produttori arabi a ridurre la loro dipendenza dai terminali di carico nel Golfo e a crearsi delle infrastrutture di esportazione

alternative nel Mar Rosso e nel Mediterraneo. Ne è un esempio l'oleodotto che corre l'Arabia Saudita da est a ovest. Il secondo progettato allargamento del canale, al quale ha fatto riferimento poco fa il Presidente Ezzat Adel, consentirebbe il passaggio di petroliere di stazza ancora superiore, fino alle 260.000 tonnellate e questo evidentemente moltiplica le opportunità di sviluppo ulteriore del canale. E poi sono da ricordare chiaramente le possibilità che il canale può offrire dal punto di vista delle opportunità che il canale può offrire dal punto di vista delle opportunità delle localizzazioni future in relazione alla necessità di operazioni di trasformazione del petrolio, per lavorazione ad alto consumo di energia o per lavorazioni che comportino il montaggio di parti di prodotti finiti, il cui trasporto su lunghe distanze risulterebbe troppo costoso. La condizione essenziale comunque è che nell'area sia mantenuta una certa stabilità e che si creino le premesse per una rapida soluzione delle crisi regionali, che sono ancora in essere, anche se è chiaro che ci sono oggi alcuni elementi assolutamente positivi dal punto di vista della proiezione futura del canale. L'aumento dei traffici ipotizzabili verso l'Europa da Iran e Iraq, se si arriverà ad una risoluzione definitiva della crisi; lo sviluppo industriale; la possibilità di aumento dei traffici dall'Australia e dalla Cina e i piani di sviluppo industriale intorno al canale. Ci sono però poi tutte le ragioni di carattere strategico che debbono essere chiamate in causa. Le flotte occidentali, a volta in collaborazione con quella egiziana, hanno in effetti come ha ricordato poco fa sempre il presidente Ezzat, hanno utilizzato questa via di comunicazione in diverse occasioni, le più recenti essendo l'operazione di sminamento del Mar Rosso, e la decisione di entrare nel golfo Persico per contribuire al mantenimento del diritto di navigazione. In tutti questi casi il passaggio nel canale ha permesso una rapidità di esecuzioni sicuramente maggiore di quella che ne sarebbe derivata dalla circumnavigazione dell'Africa. Più in generale la presenza dei paesi occidentali intorno al canale ha sottolineato l'importanza che ancora oggi viene attribuita alla stabilità strategica dell'area e forse da questo punto di vista la maggiore novità è la rinnovata presenza degli europei nella veste di garanti della libertà di navigazione e di contenimento delle crisi locali, in accordo con la maggioranza degli stati della regione: veste questa ben diversa da quella colonialista del passato. L'insieme di queste considerazioni mi ha portato a richiamare più volte il nome il ruolo dell'Europa e dell'Italia e in effetti io credo responsabilità primaria dell'Europa e dell'Italia quella di contribuire economicamente e politicamente alla stabilità strategica dell'area, ed il punto di equilibrio di tutto

lo scacchiere africano-medio orientale rimane ancora oggi collocato intorno all'asse del canale. C'è quindi da esprimere una forte volontà ed un grande auspicio e cioè che l'Europa e l'Italia sappiano essere conseguenti e dare priorità ad un'azione di pacificazione e di contributo allo sviluppo economico di questa regione, adottando e sostenendo fortemente quei programmi di cooperazione e la prosecuzione di quei programmi di cooperazione, che aiutino l'Egitto e gli altri Stati rivieraschi ad attuare i loro progetti di processo di industrializzazione del canale e delle zone limitrofe. È da questo punto di vista, e concludo, l'opera di Negrelli come contributo di pace e di sviluppo economico resta ancora un riferimento ed un imperativo sicuramente valido.

*Chiusura dei lavori del Convegno da parte del Presidente
del Comprensorio di Primiero dott. Marino Simoni*

Rappresentante del governo italiano, rappresentanti del governo egiziano, rappresentante del governo austriaco, autorità, ospiti, penso che in questo momento, nel chiudere questo convegno che ci ha impegnati, direi ad altissimo livello nel cercare di sviscerare la personalità di Luigi Negrelli, ma anche di approfondire le prospettive che la figura, che il ruolo, che il messaggio di questo nostro conterraneo ha dato nel suo tempo, e che oggi può trovare un ulteriore momento di rivisitazione e di recupero, permettetemi di dire che il tono, l'altezza, la qualità del contributo portato dai relatori, dai convegnisti tutti, sicuramente ha prodotto gli effetti che ci riproponevamo. È pertanto doveroso ringraziare i relatori e i convegnisti per questo notevole contributo alla crescita, non dico solo della nostra cultura, ma di quella cultura più internazionale che era l'auspicio già emerso nei primi momenti di questo convegno. Un doveroso ringraziamento anche alla professoressa Zara Olivia Algar-di, per il contributo della pubblicazione di questo testo sul «nostro» Luigi Negrelli. Vorrei portare il saluto particolare, penso non solo della comunità di Primiero, ma anche delle autorità qui presenti, ai parenti di Negrelli che hanno partecipato al convegno. Un ringraziamento per la loro presenza ed anche un ringraziamento per tutto il materiale che hanno prodotto a Primiero per il museo che sta pian piano crescendo. Sono questi forse i momenti fondamentali per il credere nella possibilità di un ulteriore momento di presenza che da questo convegno dovrebbe scaturire: il dar modo agli studiosi, il dar modo alla nostra comunità di poter prendere visione, di poter approfondire attraverso tali materiali, preziosissimi per lo studioso, ma che possono essere però anche

momento di proposta per un nuovo turismo, che veda – come dicevo nel mio intervento di apertura – una simbiosi tra turismo e cultura attorno a un'identità di una comunità, che è quella della nostra piccola valle, che ha però un cuore molto grande che espande la sua storia e i suoi confini in una più vasta realtà mitteleuropea, che ci fa onore e che ci onora attraverso personalità come quella di Negrelli, che oggi con questo convegno abbiamo voluto recuperare e reinserire a pieno titolo nel mondo della scienza, ma direi anche nel più vasto mondo della cultura. Un particolare saluto e ringraziamento alla Società di Studi trentini di Scienze Storiche, all'Università di Trento, alla facoltà di Economia, all'Assessorato alla cultura che hanno permesso questo convegno, anzi direi più che averlo permesso lo hanno portato al livello culturale sicuramente impensabile. Un auspicio infine, un auspicio che proprio il momento di incontro tra vari mondi, tra varie idee, tra vari modi di interpretare i passaggi della storia e i documenti che abbiamo sottomano possa trovare – proprio come sosteneva poco fa l'Assessore Andreolli – in un comitato scientifico permanente, a carattere internazionale, che desideriamo istituire, un raccordo di alto livello. Visto che è impossibile trattare la figura, il ruolo del nostro conterraneo Luigi Negrelli senza quella collaborazione, che necessariamente deve spaziare oltre i confini degli Stati, quello del Comitato scientifico internazionale è chiaramente un passaggio che ci vede in sintonia con quelle che sono le prospettive anche politiche generali che vogliono quanto prima un'Europa unita. Pertanto, vista tra l'altro la collaborazione in atto e il desiderio di collaborazione sempre più proficua anche da parte dell'Österreichische Nationalbibliothek che ha voluto essere qui egregiamente rappresentata da parte di un suo dirigente, il dott. Stefan Németh, penso che i primi passi per raggiungere questo obiettivo possano considerarsi già percorsi, e la presenza di autorevoli esponenti dei governi ritengo sia un'ulteriore garanzia perché questo auspicio si concretizzi. Si concretizzi in una realtà nella quale noi crediamo e sulla quale abbiamo cercato di impostare questo convegno, perché non l'abbiamo voluto come momento di mera esaltazione, insignificante di fronte alle più vaste problematiche che attengono la realtà del quotidiano. Abbiamo invece voluto portare un autorevole contributo al dibattito che vede nell'internazionalità le prospettive per raggiungere quello scopo che è fondamentale per l'uomo: l'obiettivo della pace e della collaborazione tra gli uomini e tra i popoli, perché solo con la pace e con la collaborazione può esserci la crescita di tutte le comunità e di tutti i popoli.

INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. V
<i>Introduzione</i>	» VII
Discorsi d'apertura	» 3

Primiero, il Trentino e Luigi Negrelli

Primiero e il Trentino fra Settecento e Ottocento di U. Corsini	» 19
La figura di Luigi Negrelli uomo e scienziato di Z.O. Algardi	» 51
Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis di I. Németh	» 91
<i>Documenti e progetti di Luigi Negrelli negli archivi di Vienna</i>	» 129

Il Canale di Suez: dai progetti alla realizzazione

Precedenti storici del Canale di Suez: idee e progetti dal secolo XVI al XIX di S. Bono	» 141
La via delle Indie e il Canale di Suez di I. Luzzana Caraci	» 160
Die Habsburgermonarchie und das Projekt des Suezkanals di A. Wandruszka	» 177
<i>La Monarchia asburgica di fronte al progetto del Canale di Suez</i>	» 182
Gli ambienti economici triestini, Pasquale Revoltella ed il progetto della realizzazione del Canale di Suez di G. Cervani	» 187
Il Canale di Suez e le nuove direttrici di traffico di L. Buzzetti	» 251
Egypt and the Suez Canal di S.A. Huzayyin	» 271
<i>L'Egitto e il Canale di Suez</i>	» 283

Le ripercussioni dell'apertura del Canale di Suez sul Vicino Oriente di V. Strika	pag. 295
I riflessi economici del taglio dell'istmo di Suez sui traffici marittimi triestini di G. Lo Giudice	» 329

I progetti ferroviari di Luigi Negrelli

I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario di R. Contro	» 371
L'importanza economica delle linee ferroviarie progettate da Negrelli nel processo di sviluppo del trasporto su rotaia in Europa nel XIX secolo di G. Borruso	» 391
Luigi Negrelli e le ferrovie nel Lombardo-Veneto di G. Rizzo	» 435

Il Canale di Suez da Negrelli a oggi - Tavola rotonda

Nuovo profilo funzionale nei traffici del Canale di Suez di G. Ridolfi	» 449
The Suez Canal di M.E. Adel	» 467
<i>Il Canale di Suez oggi</i>	» 472
Discorsi di chiusura	» 479

FINITO DI STAMPARE
NEL MESE DI MAGGIO 1990
A TRENTO CON I TIPI DELLA
TIPOLITOGRAFIA EDITRICE

TEMI

